VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

SUPPLEMENT-BAND

1897.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Tarif-Index für das III. Quartal 1897.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Für Lebensmittel.

e) Für Vieh.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1897.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland, Rumänien und den Balkanländern.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 1. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Juni 1897, Z. 9392, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 2. Juni 1897 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte die Mittheilung gemacht, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet (IV. Ausgabe vom 1. Jänner 1897), unter Deutschland, Nr. 9 und 42, noch als selbstständige Eisenbahn-Unternehmungen aufgeführten grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn inzwischen in die gemeinschaftliche Verwaltung des preussischen und des hessischen Staates übergegangen sind. In Folge dessen sind die Nummern 9 und 42 der Liste der Eisenbahnen Deutschlands zu streichen und die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

3. Königlich Preussische Staatseisenbahnen — einschliesslich der gemeinsam mit ihnen betriebenen grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen — sowie die unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, mit Ausschluss:

a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.

Ferner sind bei Nummer 4 die Bezeichnungen der von den königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Localbahnen, auf welche das Uebereinkommen nicht Anwendung findet, folgendermassen zu ändern:

b) Augsburg-Göggingen-Pfersee;
c) Augsburger Localbahn.

Das Reichseisenbahnamt macht des weiteren darauf aufmerksam, dass im französischen Texte die in der Liste der Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. 79 als Chemin de fer de Roethenbach p. L.-Weil aufgeführte Localbahn richtig zu bezeichnen ist mit:

Chemin de fer de Roethenbach p. L.-Weiler.

Das Centralamt hat im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens von der Mittheilung des Reichseisenbahnamtes Kenntniss genommen und demgemäss die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen abgeändert und ergänzt. Dasselbe hat gemäss Art. 57, Z. 1, unterm 11. Juni den betheiligten Regierungen hievon Kenntniss gegeben.

Wien, am 19. Juni 1897.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Für die Erhaltung der in Böhmen vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, errichteten Eisenbahn-Zufahrtsstrassen sind nicht die Concurrenzbestimmungen dieses Gesetzes, sondern die hiefür bestehenden besonderen Rechtsverhältnisse massgebend.

Das Begehren der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, den Bezirksausschuss Lobositz zur Uebernahme der in den Jahren 1847—1848 errichteten Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe Lobositz zu verhalten, war vom böhmischen Landesausschusse mit Bescheid vom 11. April 1894, Z. 12.644, abgewiesen worden.

Die Gesellschaft brachte dagegen die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichthofe ein und stützte sich hiebei darauf, dass

1. durch die Bestimmung des § 1 des böhmischen Landesgesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, eine Enteignung jener Eisenbahn-Zufahrtsstrassen eingetreten sei, welche vor der Wirksamkeit dieses Gesetzes errichtet wurden;
2. aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes sich ergebe, dass die Loszählung der Eisenbahn-Verwaltung von der Verpflichtung zur Erhaltung schon bestehender Eisenbahn-Zufahrtsstrassen beabsichtigt wurde und demnach auch der § 1 des citirten Gesetzes ganz allgemein und unterschiedslos alle Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, mögen sie schon hergestellt sein oder erst hergestellt werden, umfasse und sonach auch die Concurrenzbestimmungen des Gesetzes für schon errichtete Eisenbahn-Zufahrtsstrassen Geltung haben müssten.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand beide Argumente nicht stichhältig und wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Ad 1. Die Bestimmung des § 1, nach welcher jene öffentlichen Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit den nächst erreichbaren öffentlichen Strassen als Eisenbahn-Zufahrtsstrassen erklärt wurden, hat gewiss nur den Zweck, jene Merkmale festzustellen, welche für die Beurtheilung von derlei Strassen nach diesem Gesetze massgebend erscheinen, keineswegs kann aber der citirten Bestimmung eine rückwirkende Kraft dahin beigelegt werden, dass hiedurch der Charakter von derlei bereits bestehenden Strassen geändert oder durch dieses Gesetz solchen bereits bestehenden öffentlichen Strassen die Oeffentlichkeit erst beigelegt werden sollte.

Ad 2. Aus dem Wortlaute der Bestimmungen der §§ 3—7 l. c. geht deutlich hervor, dass sie lediglich erst zu errichtende Eisenbahn-Zufahrtsstrassen im Auge haben und auf vor Wirksamkeit des Gesetzes schon angelegte Strassen sich nicht beziehen. Wollte man nun die §§ 1 und 2 auch auf solche Zufahrtsstrassen beziehen, dann würde das Gesetz eine Lücke aufweisen, indem es keinerlei Bestimmung darüber enthielte, in welcher Art und Weise die Kategorisirung solcher schon früher errichteter Strassen als Bezirks- oder Gemeindestrassen zu erfolgen hat.

Nun lässt es sich nicht wohl denken, dass das Gesetz gerade für diejenigen Fälle, wo, wie bei schon bestehenden Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, die Ausmittlung der Concurrenz, die Entscheidung über die widerstreitenden Ansprüche am nöthigsten erscheinen musste, es unterlassen hätte, darüber Bestimmungen zu treffen. Es kann auch nicht unerwähnt bleiben, dass jene Landesgesetze anderer Länder über Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, welche die Anwendung der neuen Concurrenznormen auf schon bestehende Eisenbahn-Zufahrtsstrassen verfügen, dies durch die ausdrückliche Anführung dieser Kategorie von Strassen bewirkt haben. Diese Erwägungen führen mit Nothwendigkeit dazu, dem § 11 des citirten Gesetzes die in der angefochtenen Entscheidung zur Anwendung gelangte Deutung, und zwar dahin zu geben, dass für die Erhaltung bereits vor dem Gesetze errichteter Eisenbahn-Zufahrtsstrassen nicht die Concurrenznormen dieses Gesetzes platzgreifen, sondern dass rücksichtlich jeder einzelnen solchen Strasse die betreffs der Erhaltung derselben obwaltenden Rechtsverhältnisse auch weiterhin massgebend zu bleiben haben.

[Erkenntniss vom 12. Juli 1895, Z. 3503; cf. Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 912.]

Hafengesetz für Hamburg vom 2. Juni 1897.

In Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft hat der Senat von Hamburg das nachstehende, die Verhältnisse des Hamburger Hafens, die Organisation der Hafenbehörden, den Verkehr mit Schiffen, die Liegeplätze, die Meldepflicht der Schiffer, das Liegen und das Fahren im Hafen, die Gebührenerhebung eingehend regelnde, auch die erforderlichen Strafbestimmungen enthaltende Gesetz erlassen:

I. Begriff des Hafens, Hafenbehörden.

§ 1.

Das Geltungsgebiet dieses Gesetzes umfasst die Elbe vom Köhlbrand und von der Landesgrenze gegen Altona bis zur Einmündung der Dove-Elbe nebst allen auf dieser Strecke mit dem Elbestrome in Verbindung stehenden, der Ebbe und Fluth unbehindert zugänglichen Wasserstrassen und Wasserflächen, soweit dieselben zum Hamburgischen Gebiete gehören, endlich die Wasserflächen zwischen der Alsterschleuse einerseits und den Schleusen am Graskeller, an der Michaelsbrücke und an der Mühlenbrücke andererseits.

§ 2.

Alle im Hafen sich befindlichen Fahrzeuge und Flösse unterliegen den Bestimmungen dieses Gesetzes und den in Ergänzung desselben erlassenen Verordnungen, Ihre Führer und Mannschaften haben, soweit nicht im § 5, Abs. 1, abweichende Bestimmungen getroffen sind, den Anordnungen der Hafen- und Hafenpolizei-Beamten Folge zu leisten. Beim Ueberschreiten der Zollgrenze, sowie im Zollhafen haben die Schiffe ausserdem die bestehenden Zollvorschriften zu beachten und den diesfallsigen Anordnungen der Zollbeamten Folge zu leisten. Schiffe, welche an den vom Staate verwalteten Quais liegen, unterstehen den Anordnungen der Quaibeamten nach Massgabe der Bestimmungen für die Benützung der Quaianlagen. Ebenso sind an den öffentlichen Landungsanlagen die Vorschriften über die Benützung derselben, sowie die Anordnungen der daselbst die Aufsicht führenden Beamten und Angestellten zu befolgen. Endlich ist an den Schleusen den Anordnungen der Schleusenwärter und deren Assistenten nach Massgabe der Vorschriften für den Schleusenbetrieb Folge zu leisten.

§ 3.

Die Aufsicht über den Hafenverkehr liegt der Deputation für Handel und Schiffahrt und der Polizeibehörde ob. Die Deputation für Handel und Schiffahrt ernennt und beeidet die Hafenbeamten (den Oberhafenmeister, die Hafenmeister, Hafenmeistergehilfen, Hafenlootsen und Hafenaufseher), die Polizeibehörde die Hafenpolizeibeamten (den Capitän der Hafenpolizei, den Obercommandeur, die Commandeure und Officianten). Jede Behörde ertheilt ihren Beamten die erforderlichen Dienstanweisungen. Die Beamten der Deputation für Handel und Schiffahrt und der Polizeibehörde haben sich bei Ueberwachung

der Befolgung dieses Gesetzes gegenseitig zu unterstützen. Falls Beamte der Hafenpolizei Zuwiderhandlungen gegen nautische Bestimmungen wahrgenommen haben, sind dieselben verpflichtet, unbeschadet des Rechtes, direct einzuschreiten, wenn und soweit dies aus zwingenden Gründen geboten erscheint, hievon dem zuständigen Hafenbeamten Anzeige zu machen und diesen die Weiterverfolgung der Angelegenheit zu überlassen.

§ 4.

Der Hafen wird in Bezirke eingetheilt, deren Zahl und Abgrenzung durch die Deputation für Handel und Schiffahrt bestimmt wird. Für die Aufsichtsführung im Hafen bestehen das Hafenoberamt und die Hafenämter der einzelnen Bezirke.

§ 5.

Seeschiffe von mehr als 150 cbm Netto-Raumgehalt erhalten bei der Einfahrt, sowie bei Platzveränderungen und beim Verlassen des Hafens auf Verlangen einen Hafenlootsen, können jedoch zur Annahme eines solchen nicht gezwungen werden. Die Führung des Schiffes verbleibt, auch wenn ein Hafenlootse an Bord ist, bei dem Schiffer. Die Hafenlootsen erhalten ausser ihrem festen Gehalte für das Lootsen von Schiffen besondere Vergütungen, welche nach Zahl und Tiefgang der von ihnen begleiteten Schiffe zu bemessen sind. Diese Vergütungen werden aus der Hafenmeistergebühr entnommen, von welcher ein Fünftel zu diesem Zwecke der Deputation für Handel und Schiffahrt zur Verfügung gestellt wird. Die Deputation für Handel und Schiffahrt stellt die näheren Bestimmungen über die Vertheilung und Berechnung der Gebühren fest.

II. Verkehr mit den Schiffen.

§ 6.

Die Lieferung unverzollter und unversteuerter oder solcher Waaren, für welche bei der Ausfuhr aus dem Zollgebiete eine Rückvergütung des Zoll- oder Steuerbetrages gewährt ist, an die Mannschaften von Seeschiffen und an die Führer und Mannschaften von Flussschiffen ist verboten. Ihre Lieferung an die Seeschiffe ist nur auf schriftliche Bestellung der Rhederei oder des Schiffführers gestattet. Der Ueberbringer der Waaren hat den Bestellschein als Ausweis bei sich zu führen.

§ 7.

Bei Lieferung von aus dem freien Verkehre des deutschen Zollgebietes stammenden Waaren an im Hafen liegende Fahrzeuge muss sich der Ueberbringer entweder durch einen Bestellschein (§ 6) oder durch einen von dem Verkäufer auszustellenden Lieferschein ausweisen, in welchem Gattung und Menge der zu liefernden Waaren, der Name des Schiffes, an welches die Waare geliefert werden soll, und die Namen des Verkäufers und Käufers anzugeben sind.

§ 8.

Die Bestimmungen der beiden vorhergehenden Paragraphen finden auf die Beförderung von Fracht- und Passagiergut an Bord der im Hafen liegenden Schiffe keine Anwendung.

§ 9.

Im Geltungsgebiete dieses Gesetzes ist verboten: 1. Das Hausiren mit Waaren aller Art. Die Polizeibehörde ist befugt, einzelnen Unternehmern den Vertrieb von Lebensmitteln widerruflich zu gestatten, 2. der Verkauf von gebrauchten Schiffsutensilien, von auf den Fahrzeugen zurückgebliebenen Waarenresten, Fegsel, Abfällen u. s. w. an Trödler oder Hausirer, sowie die Ueberlassung solcher Waarenreste, Fegsel, Abfälle u. s. w. an die Unternehmer der Schiffsreinigung; 3. der Verkauf von Waaren Seitens der Schiffsmannschaften. Die Schiffsführer sind dafür verantwortlich, dass von ihren Schiffen ein Verkehr mit Trödlern oder Hausirern nicht stattfindet.

III. Liegeplätze, Meldepflicht.

§ 10.

Die ankommenden Fahrzeuge erhalten bei der Einfahrt in den Hafen die Anweisung, wohin sie sich zu legen haben.

§ 11.

Die Schiffe dürfen nur wenn unbedingt nöthig vor Anker liegen. Ausnahmsweise kann der Oberhafenmeister längeres Ankern an bestimmten Plätzen gestatten. Das Ankerwerfen, sowie das Treiben vor schleppendem Anker an Stellen, an denen Telegraphenkabel oder Duker versenkt sind, ist verboten. Die betreffenden Stellen sind durch am Ufer aufgestellte und mit entsprechender Aufschrift versehene Tafeln bezeichnet.

§ 12.

Oberländer Kähnen ist das Anlegen an Seeschiffe zum Zwecke des Löschens und Ladens nur gestattet, wenn mindestens 500 Colli oder 50 Tonnen Gewicht überzuladen sind. Der Nachweis hierüber ist dem Hafenamte bei der Meldung (§ 13 und 15) zu erbringen. Bei eintretendem Platzmangel kann der Oberhafenmeister die Erlaubniss von dem Nachweise grösserer Mengen abhängig machen. Entsteht im Hafen eine Verkehrsstörung dadurch, dass an Quais oder längsseits von Seeschiffen zu viele Fluss-, Leichter- oder Hafenfahrzeuge liegen, so sind die Hafen- und Hafenpolizei-Beamten befugt, die den Verkehr störenden Fahrzeuge fortzuweisen. Die Entscheidung, ob und welche Fahrzeuge den Verkehr stören, steht den Beamten zu; jedoch haben dieselben thunlichst auf die Reihenfolge der Meldungen an Seeschiffe, sowie darauf Rücksicht zu nehmen, dass keine Behinderung im Löschen und Laden stattfindet. Nach Beendigung ihrer Entlöschung oder Beladung haben die Fahrzeuge die Quais und Seeschiffe und ebenso nach beendeter Zollrevision die Zollstellen sofort zu verlassen und, sofern hiezu Schleppkraft erforderlich ist, rechtzeitig für solche zu sorgen. Falls den Anweisungen der Beamten nicht unverzüglich Folge geleistet wird, sind letztere befugt, das Erforderliche für Rechnung des Schiffseigners ausführen zu lassen. Wenn in solchen Fällen Schiffsmanöver unter Leitung von Hafenbeamten ausgeführt werden müssen, so hat die von Hafenbeamten ausgeübte Schiffsführung wie eine auf Verlangen übernommene zu gelten.

§ 13.

Alle See- und Flussfahrzeuge von mehr als 50 cbm Netto-Raumgehalt sind nach der Ankunft im Hafen, bei Platzveränderungen während ihres Aufenthaltes daselbst und vor der Abreise vom Schiffsführer oder einem Beauftragten desselben zu melden, sofern sie nicht nach § 17 ausdrücklich hievon befreit sind.

§ 14.

Die Anmeldung hat innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft des Fahrzeuges im Hafen, und zwar im Hafenamte desjenigen Bezirkes zu erfolgen, in welchem das Fahrzeug seinen Liegeplatz erhalten hat. Bei der Meldung ist eine Schiffsurkunde vorzulegen, durch welche der Name der Rhederei und des Schiffsführers, sowie Name, Unterscheidungssignal, Heimatshafen und Netto-Raumgehalt oder Tragfähigkeit des Fahrzeuges ausgewiesen werden. Die Urkunde wird zurückgegeben, nachdem die nöthigen Eintragungen aus ihr in das Register gemacht sind. Ueber die Meldung wird eine Bescheinigung (Aufenthaltskarte) ertheilt, welche an Bord des Fahrzeuges aufzubewahren und den Hafen- und Hafenpolizei-Beamten auf Verlangen vorzuzeigen ist.

§ 15.

Für beabsichtigte Platzveränderungen ist vorher die Genehmigung im Hafenamte desjenigen Bezirkes nachzusuchen, zu welchem der neue Liegeplatz gehört, und zwar entweder mündlich unter Vorlegung der Aufenthaltskarte oder durch schriftlichen Antrag. Flussfahrzeugen kann die Genehmigung zur Platzveränderung für mehrere Lösch- und Ladestellen gleichzeitig ertheilt werden. Die ertheilte Genehmigung wird unter Angabe des neuen Liegeplatzes auf der Aufenthaltskarte, bezw. dem Antrage vermerkt. Letzterer, mit dem Vermerk des Hafenamtes versehen, ist wie die Aufenthaltskarte als Ausweis an Bord zu halten.

§ 16.

Die Abmeldung hat vor dem Verlassen des Hafens unter Vorlegung der Aufenthaltskarte oder durch schriftlichen Antrag im Hafenamte desjenigen Bezirkes zu erfolgen, in welchem das Fahrzeug vor der Abreise liegt. Auf der Aufenthaltskarte oder dem Antrage wird die Erlaubniss zum Auslaufen bescheinigt.

§ 17.

Von der Meldepflicht befreit sind: 1. deutsche und fremde Staatsfahrzeuge, 2. Vergnügungsfahrzeuge, 3. Passagierschiffe, welche zwischen Hamburg und den an der Elbe gelegenen Orten oder den deutschen Nordseebädern verkehren, 4. die auf oder vor der Elbe thätigen Schleppdampfschiffe, 5. Leichterfahrzeuge im Verkehre mit auf der Unterelbe liegenden Seeschiffen, 6. Fischerfahrzeuge und solche Fahrzeuge, welche Milch, Grünwaaren und andere Marktwaaren bringen, 7. Flussfahrzeuge, sofern dieselben nicht länger als 48 Stunden im Hafen bleiben, 8. dem Platzverkehre dienende Fahrzeuge (Hafenfahrzeuge), jedoch nicht Oberländer Kähne, sowie die gleichen Fahrzeuge im Verkehre mit Altona, Harburg und dem hamburgischen Staatsgebiete, ausgenommen Ritzebüttel; die Fahrzeuge unter 3 bis 8 jedoch nur, soweit sie an der Elbe be-

heimatet sind. Der Deputation für Handel und Schiffahrt bleibt es überlassen, auch über Vorstehendes hinaus Befreiungen von der Meldepflicht eintreten zu lassen. Die für die hier genannten Fahrzeuge etwa bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften zur Meldung bei Marktvögten, Schleusenwärtern oder anderen Angestellten werden durch diese Befreiung von der Meldung im Hafenamte nicht berührt.

§ 18.

Die Schiffe müssen vor Ankunft im Hafen und während des Aufenthaltes daselbst mit Rücksicht auf die über die Schiffsseite hervorragenden Gegenstände in einen solchen Zustand gebracht und in demselben erhalten werden, dass sie möglichst wenig Raum in Anspruch nehmen und andere Fahrzeuge nicht gefährden. Das Aussenbordshängenlassen eines Ankers ist mit Erlaubniss des Oberhafenmeisters gestattet.

IV. Liegen im Hafen.

§ 19.

Die Schiffe müssen fest und sicher vertaut werden, jedoch so, dass die Befestigung erforderlichen Falles rasch gelöst werden kann. Die Ketten und Taue dürfen nur an den in die Quaimauern eingelassenen Ringen oder an anderen Befestigungsvorrichtungen der Ufereinfassungen und Landungsplätze oder an den um die Duc d'Alben gelegten Ketten, nicht aber an den einzelnen Pfählen der Duc d'Alben oder an den Streichpfählen vor den Quaimauern befestigt werden. Hafen- und Flussfahrzeuge sind so hinzulegen und zu befestigen, dass sie das Fahrwasser und die Liegeplätze der Seeschiffe nicht versperren können. Unbefugtes Loslösen von Fahrzeugen ist verboten. Wird ein Loslösen fremder Fahrzeuge erforderlich, so sind dieselben wieder ordnungsmässig zu vertauen.

§ 20.

Ein Abbäumen der Seeschiffe zu Lösch- und Ladezwecken ist nur mit Erlaubniss des Bezirkshafenmeisters gestattet.

§ 21.

Ausser zum Zwecke des Verholens der Fahrzeuge ist es verboten, Taue oder Leinen ohne Genehmigung der Hafenbeamten über Verkehrswasserstrassen zu ziehen.

§ 22.

In Rücksicht auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit im Hafen müssen alle Seeschiffe und beladenen Flussfahrzeuge, mit Ausnahme der Hafenfahrzeuge, mindestens von je einem Wächter bewacht sein. Für mehrere bei einander liegende beladene Hafenfahrzeuge kann eine genügende gemeinsame Bewachung bestellt werden.

§ 23.

Das Drehen der Schraube unter Dampf darf bei still liegenden Seedampfschiffen nur mit ganz langsam arbeitender Maschine und nur dann geschehen, wenn das Hinterschiff den Grund nicht berührt. Bei an Quais liegenden Dampfschiffen darf dasselbe nur eine Stunde vor bis eine Stunde nach Hochwasser erfolgen und auch dann nur, wenn das Hinterschiff den Grund nicht berührt. In die Nähe kommende und nahe liegende Fahrzeuge sind durch Warnungstafeln und ausserdem in sonst geeigneter Weise rechtzeitig zu warnen; bei gefahrdrohender Annäherung von Fahrzeugen ist die Maschine zum Stillstande zu bringen. Die Warnungstafeln dürfen nur so lange ausgehängt bleiben, als die Schraube wirklich gedreht wird oder Arbeiten an der Maschine vorgenommen werden, bei denen ein Drehen der Schraube vorkommt.

§ 24.

Beim Auslassen von Dampf an den Seiten der Schiffe sind geeignete Vorsichtsmassregeln anzuwenden.

V. Fahren im Hafen.

§ 25.

Die Führer der Dampfschiffe haben darauf zu achten, dass sie andere Fahrzeuge nicht durch die von ihnen verursachte Wellenbewegung gefährden; sie haben zu dem Zwecke erforderlichen Falles ihre Fahrt entsprechend zu mässigen. In dem Hafengebiete nördlich des Hauptfahrwassers der Elbe dürfen Dampfschiffe ohne Schleppanhang ausser bei Eiszeiten nicht mit Volldampf fahren.

§ 26.

Im Hafen gelten für alle Fahrzeuge die Bestimmungen der kaiserlichen Verordnungen: 1. zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897; 2. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See vom 15. August 1876 mit den nachstehenden Ergänzungen und Abweichungen: Die in den erwähnten kais. Verordnungen für Dampfschiffe getroffenen Bestimmungen finden auf Motorbarkassen und alle sonstigen durch Maschinenkraft getriebenen Fahrzeuge entsprechende Anwendung. Die Lichterführung der Kastenschuten, offenen Schuten und Jollen wird auf die im § 33 enthaltenen Vorschriften beschränkt.

§ 27.

Die Führer sämmtlicher Fahrzeuge haben im Hafen die Fahrt so einzurichten, dass sie das Fahrwasser nicht mehr und nicht länger als nöthig in Anspruch nehmen. Die Fahrzeuge sind, soweit thunlich, mit ihrer Längsachse in der Stromrichtung zu halten. Das Treibenlassen von Fahrzeugen quer im Strome ist verboten. Seeschiffe, mit Ausnahme von Tjalken und Ewern, und Oberländer Kähne dürfen im Hafen nicht segeln. Seeschiffe, Oberländer Kähne und Schlepper, welche mehrere hinter einander gekoppelte oder mehr als zwei neben einander gekoppelte Schuten im Schlepptau haben, dürfen innerhalb der durch Quais begrenzten Häfen nur an deren oberem Ende drehen.

§ 28.

Flachgehende und leicht bewegliche Fahrzeuge haben thunlichst die Mitte des Fahrwassers für Seeschiffe freizulassen; ihre Führer müssen sich, wenn sie das Fahrwasser kreuzen wollen, vergewissern, dass sie dadurch nicht grösseren Schiffen den Weg verlegen oder die Gefahr eines Zusammenstosses herbeiführen. Durch Maschinenkraft getriebene Hafen- und Flussfahrzeuge haben, wenn sie das Fahrwasser kreuzen, allen Schiffen auszuweichen, welche in der Richtung desselben fahren.

§ 29.

In den Ausmündungen der Hafeneinschnitte und Krümmungen des Fahrwassers ist langsam zu fahren und die rechte Seite des Fahrwassers zu halten. Vor der Einfahrt in die Mündung oder Krümmung ist ein langer Warnungspfiff zu geben. Brücken sind nur in langsamer Fahrt, und zwar an der rechten Seite oder, wenn mehrere Brückenjoche vorhanden sind, durch das rechtsseitige Joch zu passiren.

§ 31.

In Fahrt befindliche, im Hamburger Flussrevier und den Canälen mit Maschinenkraft getriebene Flussfahrzeuge haben ihre Lichter wie folgt zu führen: a) die Toplaterne muss so hoch sein, dass sie nicht durch Schiffstheile oder Personen verdeckt werden kann und mindestens 1 m über den Seitenlaternen angebracht sein; b) beim Schleppen muss die zweite Toplaterne mit gleicher Sichtweite wie die andere mindestens $1/2$ m über der anderen angebracht sein; c) die Sichtweite der Toplaternen muss in dunkler Nacht bei klarer Luft mindestens $1 1/2$ Seemeilen und diejenige der Seitenlaternen mindestens 1 Seemeile betragen; d) die Sichtweite der Seitenlaternen hat auch Geltung für nicht geschleppte Flusssegelschiffe. Wenn die Toplaternen beim Passiren von Brücken heruntergenommen werden müssen, so sind dieselben nach dem Passiren sofort wieder an ihre Stelle zu bringen.

§ 32.

Seeschiffe, welche im Fahrwasser vor Anker liegen (siehe § 11), haben auch während des Schwoiens die in der k. Verordnung vom 9. Mai 1897 vorgeschriebenen Ankerlichter. Seeschiffe, welche im Fahrwasser schwoien wollen, um an den Liegeplatz zu gelangen, haben, und zwar einerlei, ob sie unter Benützung des Ankers oder mit Hilfe von Schleppdampfern schwoien, die in der k. Verordnung vom 9. Mai 1897 für in Fahrt befindliche Schiffe vorgeschriebenen Lichter zu führen. Ausserdem haben im Fahrwasser schwoiende Seeschiffe in jedem der beiden vorerwähnten Fälle während des Schwoiens in der Nähe des Hecks ein helles Licht derart auf und nieder zu bewegen, dass es sich nähernden Schiffen immer sichtbar bleibt, und zugleich in kurzen Zwischenräumen mit der Schiffsglocke zu läuten oder mit der Dampfpfeife eine Reihe auf einander folgender kurzer Töne zu geben. Seeschiffe, welche im Fahrwasser schwoien wollen, um an den Liegeplatz zu gelangen, haben darauf zu achten, dass sie überholende oder entgegenkommende Schiffe nicht behindern und haben solche thunlichst vor Ausführung des Schwoiens vorüber zu lassen.

§ 33.

Im Fahrwasser der offenen Elbe hat von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang jede Jolle, jede ungeschleppte Schute und in einem Schleppzuge, abgesehen vom Schlepper, jede geschleppte Schute, sofern die Fahrzeuge hinter einander befestigt sind oder

bei neben einander befindlichen je eines der neben einander befestigten Fahrzeuge ein ringsum sichtbares hellbrennendes weisses Licht zu führen.

§ 34.

Schleppzüge, welche ausser dem Schleppdampfschiffe aus zwei oder mehr geschleppten Fahrzeugen bestehen, dürfen im Fahrwasser der offenen Elbe nicht länger als 100 m (einschliesslich der Schleppdampfer und der verwendeten Schlepptrossen) und nicht breiter als 20 m sein. In allen übrigen Theilen des Hafens darf die Länge des Schleppzuges, welcher ausser dem Schleppdampfschiffe aus zwei oder mehr geschleppten Fahrzeugen besteht, 70 m und die Breite $10^1/_2$ m nicht überschreiten, jedoch dürfen nicht mehr als 2 Fahrzeuge neben einander geschleppt werden. Die Schlepptrosse muss so kurz angebunden sein, dass das geschleppte Fahrzeug nur knapp hinter dem Dampfer durchgieren kann.

§ 35.

Jedes geschleppte Fahrzeug muss einen mit der Leitung desselben vertrauten Führer an Bord haben, der sich, soweit seine Anwesenheit nicht an anderer Stelle dringend erforderlich ist, am Steuer, bei Fahrzeugen ohne Steuer auf der Plicht oder am Heck zu befinden hat. Es ist nicht gestattet, Fahrzeuge an in Fahrt befindliche Dampfer oder Schleppzüge anzuhaken, auch dann nicht, wenn die Besatzung des Dampfers oder Zuges die Genehmigung hiezu ertheilt.

§ 36.

Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, Art. 451, Art. 452, Absatz 1 sub 3, und Art. 736—741 finden für das Geltungsgebiet dieses Gesetzes auf Eigenthümer von Seeschiffen Anwendung, auch wenn dieselben nicht als Rheder anzusehen sind.

VI. Gebührenerhebung.

§ 37.

Alle von der Unterelbe einkommenden Seeschiffe von mehr als 150 cbm Netto-Raumgehalt zahlen eine Hafenmeistergebühr. Dieselbe beträgt für Schiffe bis zu 2 m Tiefgang 5 Mk. und für Schiffe mit grösserem Tiefgange für jedes angefangene weiter fernere 5 Mk. Von der Hafenmeistergebühr befreit sind: 1. die Fischerfahrzeuge; 2. die in Hamburg registrirten Schleppdampfer; 3. die ausschliesslich dem Verkehre mit den Nordseebädern dienenden Dampfschiffe; 4. die mit den unterelbischen Häfen verkehrenden Passagierdampfschiffe; 5. die Leichter, welche Ladung aus einem Schiffe in den Hafen bringen, welches hier gebührenpflichtig ist.

VII. Strafbestimmungen.

§ 38.

Zuwiderhandlungen gegen dieses Gesetz werden, sofern nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen schwerere Strafen vorgesehen sind, mit Geldstrafe bis 150 Mk. oder mit Haft bis zu 6 Wochen geahndet; auch haben die Zuwiderhandelnden, abgesehen von der ihnen zufallenden Schadensersatzpflicht, zu gewärtigen, dass das von ihnen Versäumte von der Behörde auf ihre Kosten und Gefahr zur Ausführung gebracht werde.

VIII. Schlussbestimmung.

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli d. J. in Kraft.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Sternberg—Ziegenhals—Jägerndorf: Erweiterung der Station Mähr.-Schönberg: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Mähr.-Schönberg der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7750/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Holzlege beim Wächterhause Nr. 786.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Holzlege beim Wächterhause Nr. 786 der Linie Wien—Triest im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9711/IV.]

Kleinbahn zum Rennplatz in Kottingbrunn. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Südbahn-Gesellschaft namens des Jockey-Clubs für Oesterreich vorgelegten Detailprojectes für eine von km 32·2 der Südbahnlinie Wien—Triest abzweigende und zum Rennplatze bei Kottingbrunn führende normalspurige Kleinbahn die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse derselben die politische Begehung auf den 5. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 9829/I.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Cilli-Wöllan: Herstellung eines Magazins in der Station Rietzdorf.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung eines Magazins in der Station Rietzdorf der Steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9683/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Prag: Provisorische Einlegung einer Weiche in das linke Geleise bei km 402·659.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die provisorische Einlegung einer Weiche in das linke Geleise bei km 402·659 zwischen den Stationen Běchowitz und Lieben der Linie Brünn—Prag zum Zwecke der Abzweigung eines in die dortige ausgebeutete Schottergrube, bezw. in den Materialgraben führenden Material-Deponirungsgeleises zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8773/IV.]

— (Linie Chotzen-Braunau: Herstellung eines Schuppens in der Station Tinischt.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project über die Herstellung eines Schuppens zur Unterbringung von Colli und Transitsendungen für die k. k. Post in der Station Tinischt der Linie Chotzen—Braunau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt, [E.-M.-Z. 9315/IV.]

— (Linie Schwarzbach—Littau: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Littau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes und Umstellung des Abortes in der Station Littau der Secundärbahn Schwarzbach-Littau der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8772/IV.]

Projectirte Localbahn Wodňan-Wessely ob der Lužnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Carl Wessely, Bürgermeister in Moldauthein, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Moldauthein der concessionirten Localbahn Wodňan-Moldauthein nach Wessely ob der Lužnitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wessely ob der Lužnitz—Budweis im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 7054/I.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Wasserleitung für die Station Eule: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königl. Weinberge hat hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projectes betreffend die Errichtung einer Wasserleitung für die Station Eule der Localbahn Čerčan-Modřan die politische Begehung im Zusammenhange mit dem wasserrechtlichen Verfahren und der Enteignungsverhandlung auf den 3. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 9319/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Triest: Bezeichnung der Station Triest-Freihafen.) Die mit Kundmachung vom December 1896 publicirte Abänderung der Bezeichnung der Station Triest-Freihafen in Triest-Hafen wird hiemit annullirt, und behält die genannte Station mit den Güterabfertigungsstellen Triest-Stadt k.k.St.B. und Triest-Freihafen k.k.St.B. somit die ursprüngliche Bezeichnung Triest-Freihafen. [E.-M.-Z. 9244/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Localbahn Melnik-Mscheno.) Am 22. Juni wurde die in der Station Melnik der Oesterr. Nordwestbahn anschliessende normalspurige Localbahn Melnik-Mscheno nebst Elbeumschlagplatz Melnik dem öffentlichen Verkehre übergeben. [E.-M.-Z. 9945/I.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Zehnjähriger Betrieb der nördlichen Linie.) Am 7. Juni 1896 waren zehn Jahre seit der Betriebseröffnung der nördlichen Linie der Gesellschaft verstrichen. Aus diesem Anlasse publicirt der Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1896 nachstehende Zusammenstellung der wichtigsten Daten der Jahre 1887 und 1896, aus welcher die während dieses Zeitraumes eingetretene Steigerung des Verkehres zu ersehen ist:

	1887	1896
Nutzkilometer	192.925	228.306
Wagenkilometer	487.639	849.239
Gefahrene Züge	20.802	26.793
Beförderte Personen	891.020	1,553.887
Personenkilometer	6,099.266	9,631.740
Gepäcksmarken	9.594	20.749
Güterverkehr (Tonnen)	1.258	6.615
Einnahmen	143.009·43	207.080·94
Ausgaben	85.576·07	135.879·21

Die Baulänge der nördlichen Linie beträgt 26·092 km, die Betriebslänge 25·729 km.

Verschiedene Mittheilungen.

Böhmische Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 22. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze Sr. Excellenz Dr. Anton Freiherrn von Banhans in Vertretung des verhinderten Präsidenten des Verwaltungsrathes die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 46 Actionäre erschienen, welche 26.662 Actien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1896 weist der Personenverkekr (2.465.749 Civil- und 71 700 Militärpersonen) eine Abnahme von 3512 Reisenden gegen das Vorjahr aus. An Frachten wurden befördert 2·3 Millionen Tonnen (+ 44.705 t). Mehrverfrachtungen haben stattgefunden in den Bedarfsartikeln der Zuckerproduction, dann in Roheisen, Holz, Braunkohle, Superphosphaten und Getreide, Minderverfrachtungen in Garn, Zwirn, Manufacturwaaren, Zucker und Schwarzkohle. Die Bruttoeinnahmen für Personen und Gepäck ergaben fl. 1,077.802 (— fl. 18.401), für Güter fl. 3,911.245 (+ fl. 116.287), aus Verschiedenem fl. 70.412 (— fl. 15.057). Die Gesammt-Bruttoeinnahmen bezifferten sich sonach auf fl. 5,059.459 (+ fl. 82.829). Die Betriebsausgaben stellten sich auf fl. 1,977.056 (+ fl. 78.377). Der Betriebscoëfficient betrug 39·08 pCt. gegen 38·15 pCt. im Vorjahre. Die besonderen Ausgaben erhöhten sich um fl. 29.362 auf fl. 606.925, welche Steigerung hauptsächlich auf die höhere Einkommensteuer zurückzuführen ist. Der Prioritätendienst erforderte fl. 1,100.245 (— fl. 10.069). Das Reinerträgniss stellte sich auf fl. 1,375.232 (— fl. 14.841). Die Investitionen bezifferten sich mit fl. 673.600, wovon auf Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln fl. 314.629, auf ausgeführte Neubauten fl. 197.208 und auf den Ankauf der Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno fl. 161.762 entfielen. Im Laufe des letzten Jahres wurden weitere Mk. 250.500 vierpercentiger Goldprioritäten gegen fünfpercentige Silberprioritäten convertirt, so dass die Conversion bis auf den Betrag von Mk. 468.000 durchgeführt erscheint. Dem Erneuerungsfonds wurden fl. 30.695 entnommen, so dass sich derselbe auf fl. 638.781 ermässigte. Die Zahl der abgelassenen Züge betrug 50.764, und haben dieselben insgesammt 1,814.991 (+ 104.338) Zugskilometer zurückgelegt. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes wurde beschlossen, den Actiencoupon mit fl. $12^3/_4$, d. i. $8^1/_2$ pCt. einzulösen, dem Erneuerungsfonds den Betrag von fl. 100.000, dem Verwaltungsrathe als Tantième den Betrag von fl. 57.523 zuzuweisen und den Restbetrag von fl. 976.102 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Verwaltungsrath wurde ferner ermächtigt, das gesellschaftliche Actiencapital durch Ausgabe von neuen, den alten gleichgestellten Actien um den Betrag bis zu fl. 2,000.100 Nominale zu erhöhen, die Modalitäten dieser Actienemission an Stelle der Generalversammlung zu bestimmen und alle diesfalls als zweckdienlich erkannten Massnahmen rechtswirksam zu treffen. Die mit der Capitalsvermehrung zusammenhängenden Anträge auf Abänderung der Statuten wurden genehmigt und weiters beschlossen, den § 42 der Statuten dahin abzuändern, dass eine Erhöhung des Reservefonds über die jetzigen statutarischen Grenzen platzgreifen könne. Ferner wurde dem Verwaltungsrathe die Berechtigung zugestanden, sich bis zur Maximalanzahl durch Cooptation unter Vorbehalt der Bestätigungswahl zu ergänzen.

Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Ferdinand Bayer, Carl Georg Fröhlich und Adalbert Ritter von Lanna, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt, und wurde es dem Verwaltungsrathe überlassen, die durch das Ableben des Verwaltungsrathsmitgliedes Franz Pfeifer erledigte Stelle durch Cooptation zu besetzen. Die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Aufsichtsrathsmitgliedes Dr. Moriz Baumann in Vertretung des abwesenden Aufsichtsrathspräsidenten Georg Krauss und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialsecretärs Dr. Carl Ritter von Rumler die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. statt. Bei derselben waren 8 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 15.222 Actien mit 610 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat die Frequenz auf beiden Linien, vornehmlich aber auf der nördlichen Linie, zugenommen. Auf der nördlichen Linie wurden bei einer Leistung von 228.306 Nutzkilometer 1,553.887 Personen, 20.749 Stück Gepäck im Gewichte von 298 Tonnen und 6614·9 Tonnen verschiedene Güter befördert. Auf der südlichen Linie wurden bei einer Leistung von 240.050 Nutzkilometer 690.127 Personen, 5686 Gepäcksstücke und 56·3 Tonnen Güter befördert. Die Betriebseinnahmen betrugen 318.402·36 (+ 22.197·09) fl., und zwar auf der nördlichen Linie 207.080·94 (+ 15.957·30) fl., auf der südlichen Linie 111.321·42 (+ 6239·79) fl. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 240·304·31 (+ 11.627·03) fl Der Ueberschuss der nördlichen Linie betrug 69.199·69 fl., der südlichen Linie (incl. der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gezahlten vertragsmässigen Entschädigungen per 44.000 fl.) 47.752·03 fl., sohin der Gesammtreingewinn 116.951·99 fl. Die Generalversammlung beschloss, von dem zu ihrer Verfügung stehenden Betrage von 116.738·69 fl. das Amortisationsconto mit 3000 fl., den Reservefonds mit 2339·04 fl. und den Erneuerungsfonds mit 15.000 fl. zu dotiren, 81.000 fl. zur Auszahlung einer $4^1/_2$ percent. Dividende (9 fl.) für die Prioritätsactien, 13.500 fl. zur Auszahlung einer $^3/_4$ percent. Dividende (1 fl. 50 kr.) für die Stammactien zu verwenden und den Rest von 1899·65 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die aus dem Aufsichtsrathe ausscheidenden Mitglieder Commercienrath Georg Krauss und Baurath Michael Sager wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 8452/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 24. Juni herausgegebene CXXI. Stück enthält unter

Nr. 3279: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. Juni 1897, Z. 7409, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 3280: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. Juni 1897, Z. 7414, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 3281: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. Juni 1897, Z. 96.131, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3282: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. Juni 1897, Z. 96.132, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Schlesien.

— (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 25. Juni herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3283: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 14. Juni 1897, Z. 79.024/I, betreffend die Sperre der Bezirke Brčka und Bjelina gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3284: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 21. Juni 1897, Z. 11.788, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Tecuci.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1897 gelangt ein Nachtrag II zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung, welcher Aenderungen der Zusatzbestimmungen und der Preistafeln, sowie neue Tarifsätze enthält.

Exemplare desselben werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 23. Juni 1897. [462]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In der ungarischen Ausgabe des vom 1. Jänner 1897 giltigen Verbandstarifes „Directe Frachtsätze, Theil II, Heft 2," ist auf Seite 4 der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter in der Relation Budapest—Troppau von 1714 Hellern auf 1417 Heller pro 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 28. Juni 1897. [463]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Aenderung des Stationsnamens Jedlesee in „Floridsdorf-Jedlesee".

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 6687/IV, vom 21. Mai 1897 wird die Station Jedlesee ab 1. Juli 1897 den Namen „Floridsdorf-Jedlesee führen, was hiemit zur öffentlichen Kenntniss gebracht wird.

Wien, am 21. Juni 1897. [464]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit der voraussichtlich im Juli 1897 stattfindenden Eröffnung der Localbahnstrecke Berneck—Goldmühl wird der im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 47 vom 11. November 1896 veröffentlichte Kilometeranzeiger durch den nachstehenden ersetzt:

Von und nach	Neuenmarkt-Wirsberg	Himmelkron	Lanzendorf	Berneck	Goldmühl
	Kilometer				
Neuenmarkt-Wirsberg		5	7	11	13
Himmelkron	5		2	7	9
Lanzendorf	7	2		5	7
Berneck	11	7	5		3
Goldmühl	13	3	7	3	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Am Lastenbahnhofe der Station St. Pölten der Bahnlinie Wien—Salzburg gelangt im heurigen Jahre ein neues Platzinspectionsgebäude zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 8600 an einen Unternehmer vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung am Westbahnhofe, im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **14. Juli 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 30. Juni 1897 fällige Zinsencoupon Nr. 3 unserer $3^1/_2$ percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A	per Mk.	5000	mit Mk.	87·50	deutscher Reichswährung
„ B	„	1500	„	26·25	
„ C	„	1000	„	17·50	
„ D	„	300	„	5·25	

vom 30. Juni 1897 angefangen

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst.

Gleichzeitig wird mit Bezug auf unsere im November 1896 erlassene Kundmachung nochmals bekannt gegeben, dass alle noch im Umlaufe befindlichen Schuldverschreibungen unserer zu 4 Percent verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 am 30. Juni 1897 mit dem Nominalbetrage von Mk. 1500, beziehungsweise Mk. 300 deutscher Reichswährung bei den vorangeführten Zahlstellen zur Rückzahlung gelangen, und dass gleichzeitig mit der Rückzahlung des Nominalbetrages auch die für das erste Halbjahr 1897 fälligen vierpercentigen Zinsen mit Mk. 30, beziehungsweise Mk. 6 deutscher Reichswährung ausbezahlt werden.

Mit dem 30. Juni 1897 hört jede Verzinsung dieser vierpercentigen Schuldverschreibungen auf.

Teplitz, im Juni 1897.

Der Verwaltungsrath.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1289	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus der Pos. M-4 des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Itzkany	Suczawa	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen: Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	7 kr. = 14 h	8 h	6 h	Im Kartirungswege		
			Getreide aus der Pos. G-13 des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Suczawa	Itzkany	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen: Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			6 kr. = 12 h	8 h	4 h			
1290	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glasflaschen, ordinäre, aus der Pos. G-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kosten	Wien II. (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen unter Einhaltung der sonstigen hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	103 kr. = 206 h	88 kr. = 176 h	15 kr. = 30 h	Im Kartirungswege		In diese Publication ist die im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 5. December 1896 unter Pos. 2252 enthaltene Frachtermässigung einbezogen
				Teplitz-Waldthor					103 kr. = 206 h	89·5 kr. = 179 h	13·5 kr. = 27 h			
1291	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen à 5000 und 10.000 kg	Passau	Burdujeni	bei 5.000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif Nr. 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes, Abtheilung I u. II		1090		Im Kartirungswege		
				„		„ 10.000 kg				878				
				Eger		„ 5.000 kg				1083				
				„		„ 10.000 kg				867				
				Oderberg		„ 5.000 kg				638				
				„		„ 10.000 kg				517				
				Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)		„ 5.000 kg				844				
				„		„ 10.000 kg				676				
				Buchs		bei 5.000 kg		Ausnahmetarif Nr. 1 des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Rumänien-Lindau-Vorarlberg		1426				
				„		„ 10.000 kg				1147				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1292	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kerzen der Pos. K - 16 der allgemeinen Güterclassification	Aussig (Oe.N.W.B.)	Wien (Oe.N.W.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894, bezw. Anhang zu demselben vom 1. Jänner 1897	Kreuzer 198	142	56	Im Kartirungswege		
				Aussig (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B., St.E.G.)									
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Wien (K.F.J.B.)				163	124	39			
				Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Wien (Oe.N.W.B., K.F.N.B., St.E.G.)									
				Schreckenstein					197	141	56			
1293	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Brünn St.E.G.	Opočno	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 61·4	43	18·4	Im Kartirungswege		
				Olmütz St.E.G.					60·1	43	17·1			
1294	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Zakolan (B.E.B.)	Bubenč (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Für diese Sendungen bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 10·6		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien besorgen zu lassen. Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Baue der neuen Canalisirungsanlagen in Prag bestimmt sind, und müssen die betreffenden Sendungen an die Gemeinde Prag adressirt sein
				Blisowa (k.k.St.B.)						24				
				Ouřinoves (k.k.St.B.)						9				
				Zakolan (B.E.B.)	Prag (St.E.G.)					11·1				
				Blisowa (k.k.St.B.)						24				
				Ouřinoves (k.k.St.B.)						9				
1295	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Feldspat der Pos. S—51 der allgemeinen Güterclassification	Polička	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 36·3		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Prag (Oe.N.W.B.)					41·3				
					Tannwald-Schumburg					66·9				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1296	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Göding loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Bis Ende December 1897	Theil III. Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	V e r s c h i e d e n	Frachtsätze des Specialtarifes I laut Localtarifes (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 für die Station Holics, erhöht um 3 kr. pro 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der Instradirungstabellen zu Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehend bezeichneten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze wie die vorstehend für Getreide zugestandenen werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1297	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisenschlacken	Store	Littai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	29 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
20	Nr. 140 vom 5. December 1896	2252	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glasflaschen, ordinäre, aus der Pos. G 20 der Güterclassification des Tarif Theiles I	Kosten	Wien II. (K.F.J.B.)	Mit Giltigkeit vom 3. Juli 1897 aufgehoben	Nebige Frachtermässigung ist in die im Verordnungs-blatte Nr. 75 vom 1. Juli enthaltene Publication einbezogen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
58	Nr. 72 vom 24. Juni 1897	1258	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art laut Specification im Ausnahmetarif 12 (Pos. a—i) des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. December 1893	Im Verkehre mit den Stationen Krompach K.O.B. und Ozd kgl. Ungar. Staatsbahnen		Die publicirten Schnittfrachtsätze verstehen sich in Mark pro 100 kg (nicht Markpfennige)	

Liste von Spediteuren.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Accord-Vergebung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach ist die Erzeugung von Schlägelschotter durch die Steinbrechanlage zwischen den Stationen Villach St.B. und Fürnitz, nächst der Haltestelle Müllnern, im Accordwege zu vergeben.

Bei der Anlage, welche bereits in vollem Betriebe steht, gelangen täglich circa 56 Cubikmeter Schlägelschotter zur Erzeugung, und ist der Bruchstein hiezu in nächster Nähe derselben auf Bahngrund zu gewinnen.

Der Maschinenwärterdienst ist von dem Accordanten nicht zu besorgen.

Nähere Auskünfte ertheilt die k. k. Bahnerhaltungs-Section Villach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Offerte sind schriftlich, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Villach unter gleichzeitigem Erlag eines Vadiums von 200 fl., welches nach eventueller Uebertragung der Accordarbeit als Caution liegen bleibt, einzubringen.

Die Offerte müssen versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Schlägelschottererzeugung bei der Steinbrechanlage nächst Müllnern" bis längstens **12. Juli l. J., 12 Uhr Mittags,** hieramts vorliegen, und findet die Eröffnung derselben am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis zum 20. Juli 1897 im Worte zu verbleiben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach ihrem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 26. Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 3. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897 *) für die Localbahn von Heřmann-Městetz nach Borohradek mit Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Josef Dysmas, Bezirksobmann und Herrschaftsdirector in Rositz, im Vereine mit Dr. Johann Figar, Advocat in Chrudim, Dr. Franz Voženilek, Advocat in Holitz, Alois Leiser, Apotheker, Dr. Josef Machek, Advocat, und Carl Horky, Gutsbesitzer in Chrudim, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Heřmann-Městetz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Chrudim, Hrochow-Teinitz, Moravan und Holitz nach Borohradek mit Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 15.000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 23. Juni 1897 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 138.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt

werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im übrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuerzuschläge und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt, die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 3 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 3 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des Hypothekardarlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche entweder als Zugehör des Bahnunternehmens oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

8. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zu dem Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 6) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, den 26. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Heřmann-Městetz nach Borohradek mit einer Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Heřmann-Městetz nach Borohradek sammt Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 47 km lange Localbahn von Heřmann-Městetz nach Borohradek zweigt nördlich der Station Heřmann-Městetz der Localbahn Přelouč-Kalk Podol der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ab, führt anfangs parallel mit der erwähnten Localbahn, nimmt sodann eine vorwiegend östliche Richtung und gelangt unter Berührung der Ortsgebiete von Kleschitz, Rozhowitz und Bilan und nach Uebersetzung der Strecke Deutschbrod—Rositz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in die im Norden der Stadt Chrudim projectirte Station Chrudim, welche mit der daselbst bestehenden gleichnamigen Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mittelst einer circa 1·8 km langen Geleiseanlage verbunden wird.

Von der neuen Station Chrudim führt die Trasse über Auretitz und Wejwanowitz nach Hrochow-Teinitz, wendet sich sodann gegen Norden und führt zum Anschlusse an die Station Morawan der Strecke Chotzen—Pardubitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Nach dem Verlassen der Station Morawan folgt die Bahn dem Zuge der Moravan—Neu-Holitzer Bezirksstrasse, berührt das Stadtgebiet von Neu-Holitz im Nordosten und gelangt nach Borobradek zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Strecke Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die circa 11 km lange Flügelbahn von Hrochow-Teinitz nach Chrast zweigt von der Station Hrochow-Teinitz der vorangeführten Bahnlinie ab und gelangt, im Thale des Zejbrobaches aufwärts ziehend, unter Berührung der Ortsgebiete von Bližnowitz und Rositz nach Chrast, woselbst im Nordwesten der Stadt die gleichnamige Station errichtet wird. Hierauf führt die Trasse in westlicher Richtung weiter und mündet schliesslich in die Station Chrast der Strecke Deutschbrod—Rositz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ein.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Heřmann-Městetz, Chrudim, Morawan, Borohradek und Chrast herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit den Verwaltungen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Linie von Heřmann-Městetz nach Borohradek 18 Permille und für die Linie von Hrochow-Teinitz nach Chrast 20 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und 12 Querschwellen auf 9 m Schienenlänge auszuführen.

Abweichend von diesem Systeme wird die Verwendung von Schwellen mit einer Länge von 2·3 m, einer oberen Breite von 15 cm, einer unteren Breite von 22 cm und einer Höhe von 15 cm gestattet, ferner kann in geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 800 m die Anzahl der Unterlagsplatten per Schienenlänge von 9 m auf 8 Stück vermindert werden.

Die sonstige Vertheilung des Kleinmateriales bleibt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m, zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen,

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden Bahnverwaltung das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen. können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der für die Betriebführung in Aussicht genommenen Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungsanlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, insbesondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnlinien sind mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Bahnlinien in die Anschlussstationen Heřmann-Městetz, Chrudim, Morawan, Borohradek und Chrast herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit den Verwaltungen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahnen sind mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der seinerzeit betriebführenden Bahnverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage getroffen werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die seinerzeit betriebführende Bahnverwaltung gegen Zahlung eines Betrages von 5000 fl. per Kilometer Bahnlänge Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 12·5 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Handbremse und eine Luftsaugebremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen. Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung eingerichtet und von ersteren mindestens 30 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Lastwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für die Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat mindestens gleichzeitig mit jener der Pläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung . diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 26. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn zur Verbindung der Städte Warnsdorf und Rumburg unter Einbeziehung der zwischenliegenden Ortschaften und mit eventuellem Anschlusse an die Bahnhöfe Warnsdorf und Rumburg der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Direction der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn zur Verbindung der Städte Warnsdorf und Rumburg unter Einbeziehung der zwischenliegenden Ortschaften und mit eventuellem Anschlusse an die Bahnhöfe Warnsdorf und Rumburg der k. k. priv. Böhm. Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Juni 1897. Z. 8639/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Bauconsensertheilung für die erforderlichen Herstellungen zur Errichtung einer Haltestelle in Kilometer 141·840.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die aus Anlass der Errichtung der Haltestelle Echsenbach in km 141·840 der Linie Wien—Eger erforderlichen Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9492/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Altkladno zur Poldihütte und Anlage einer Kohlenabladerampe in dieser Station: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Altkladno zur Poldihütte und die Anlage einer Kohlenabladerampe für Werkszwecke in dieser Station der politischen Begehung und der Prüfung vom Standpunkte der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9697/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Zubau an das Aufnahmsgebäude in Znaim.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für einen Zubau an das Aufnahmsgebäude in Znaim zu Postzwecken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.158/IV.]

— (Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau: Herstellung eines vierten Geleises in der Station Schattau.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines vierten Geleises und der geraden Durchfahrt in der Station Schattau der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.074/IV.]

— (Herstellungen und Adaptirungen in der Station Libitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für diverse Hochbauherstellungen und Adaptirungen in der Station Libitz der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.240/IV.]

— (Linie Chlumetz—Mittelwalde: Umgestaltung und Erweiterung des Stationsgebäudes in Doudleb.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Umgestaltung und Erweiterung des Stationsgebäudes in der Haltestelle Doudleb der Linie Chlumetz—Mittelwalde der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9103/IV.]

— (Linie Lissa—Prag: Kohlenladegeleise beim Heizhause in der Station Prag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kohlenladegeleises beim Heizhause in der Station Prag ertheilt. [E.-M.-Z. 9999/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Erweiterung der Station Langenbruck.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Langenbruck der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.130/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Střelitz: Erweiterung der Station Stadlau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Stadlau der Linie Wien—Střelitz ertheilt. [E.-M.-Z. 8682/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Requisitenbude auf dem Lagerplatze der Firma Josef Umlauft & Co. in der Station Bodenbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Requisitenbude für die Firma Josef Umlauft & Co. auf dem in der Station Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von dieser Firma gepachteten Lagerplatze ertheilt. [E.-M.-Z. 9509/IV.]

— (Linie Halbstadt—Ottendorf: Errichtung eines Nebengebäudes in der Station Braunau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für einen Arbeiterabort beim Frachtenmagazine in der Station Braunau der Linie Halbstadt—Ottendorf ertheilt. [E.-M.-Z. 10.164/IV.]

— (Linien Chotzen—Leitomischl und Přelouč—Podol: Auswechslung von hölzernen Brücken gegen eiserne Tragwerke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Auswechslung der hölzernen Brücken bei den Objecten km 9·6/7 und 17·1/2 der Linie Chotzen—Leitomischl und km 11·4/5, sowie in km 18·9/10 der Linie Přelouč—Podol gegen eiserne Tragwerke genehmigt. [E.-M.-Z. 6536/IV.]

Projectirte Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juni die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Ad. Thomas, Bauunternehmer in Wien, vorgelegten Detailprojectes für eine Localbahn von Otrokowitz nach Wisowitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 5554/I.]

Projectirte Localbahn Schluckenau-Sohland. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Schluckenau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schluckenau der Linie Rumburg—Nixdorf der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft nach Sohland zum Anschlusse an die gleichnamige Station der kgl. Sächsischen Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 3814/I.]

Projectirte Localbahn Friedland-Landesgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Friedland über Neustadtl und Heinersdorf zur Landesgrenze in der Richtung gegen Friedeberg in Pr.-Schlesien im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 3044/I.]

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung bezüglich der Uebergabe der aus Anlass des Baues der Localbahn Schwarzenau-Zwettl verlegten Wege und Wasserläufe auf den 6. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Richard Borkowski betraut. [E.-M.-Z. 9697/I.]

Grazer Tramway. (Linien Griesplatz—Centralfriedhof, Volksgartenstrasse—Griesplatz—Jacominiplatz, Lendplatz—Südbahnhof, Jacominiplatz—Staatsbahnhof, Steyrergasse—Centralstation: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Juni die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die elektrisch zu betreibenden Linien:

1. Griesplatz—Centralfriedhof,
2. Volksgartenstrasse—Griesplatz—Jacominiplatz,
3. Lendplatz—Südbahnhof,
4. Jacominiplatz—Staatsbahnhof,
5. Steyrergasse—Centralstation

die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission einzuleiten.

Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3652/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	630	9331	992	10953	29	49	5	83	0·7	92	2	43	.	.	.	.	1	.	.
„ Linz	639	3943	217	4799	10	28	4	42	0·8	41	3	19	.	5	.	.	.	.	1
„ Innsbruck	372	1953	124	2449	.	2	.	2	0·0	1	.	2	.	1	.	.	.	.	.
„ Villach	247	2262	3689	6198	4	24	5	33	0·5	24	.	6	2	2	.	.	1	1	.
„ Triest	62	1059	.	1121	3	1	.	4	0·3	3	.	.	.	.	1	.	.	.	.
„ Pilsen	187	1637	2277	4101	20	12	7	39	0·9	23	2	22	.	4	.	.	.	.	1
„ Prag	217	2836	922	3975	8	33	12	53	1·3	33	.	49	.	1	.	.	.	.	.
„ Olmütz	.	1446	2199	3645	.	2	2	4	0·1	1	.	2	1	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	186	1771	610	2567	6	6	.	12	0·4	3	.	11	.	.	.	.	1	.	1
„ Lemberg	186	1213	1240	2639	.	.	1	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1
„ Stanislau	126	496	1495	2117	4	9	7	20	0·9	9	.	13	.	.	.	.	.	.	2
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	585	254	901	1	.	.	1	0·1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1251	930	2367	.	3	.	3	0·1	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	310	504	1888	2702	12	2	.	14	0·5	11	.	3	.	1	.	.	1	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	336	763	1099	.	2	1	3	0·2	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	248	62	310	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	535	4818	4550	9903	24	13	1	38	0·3	38	2	11	.	.	.	.	2	.	3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	558	.	620	.	3	.	3	0·4	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	224	62	286	.	4	.	4	1·3	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5288	433	6093	3	9	.	12	0·1	7	.	5	.	.	.	.	2	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	685	5828	3317	9830	34	38	5	77	0·7	70	1	33	.	6	.	.	.	9	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	263	43	306	.	3	1	4	1·3	1	.	.	.	.	.	3	.	.	2
Südbahn-Gesellschaft	836	6474	651	7961	33	24	.	57	0·7	45	4	26	.	.	.	3	.	4	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1711	280	1991	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	550	.	550	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	651	.	694	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirtes Localbahnnetz mit elektrischem Betriebe in der Umgebung von Kolozsvár. (Ausführungsbeschluss und Baukosten.) Die Interessenten der Stadt Kolozsvár im Vereine mit jenen der Umgebung derselben haben den Beschluss gefasst, den Ausbau des theils innerhalb des städtischen Bereiches, theils für die Umgebung projectirten Localbahnnetzes mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31) durch ausgiebige finanzielle Betheiligung zu fördern, und ist es dem ad hoc eingesetzten Comité bereits gelungen, die Finanzirung dieses Projectes sicher zu stellen. Die zu erbauenden Linien werden, von geeigneten Punkten des innerstädtischen, vorläufig mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahnnetzes abzweigend, bis Gyula und von der zukünftigen Station Szász-Lona der Gyulaer Linie aus bis Szent-László, schliesslich im Hideg-Szamosthale bis Magyar-Fenes führen. Die Verwerthung der Wasserkraft der Szamos ist zum Betriebe der Dynamomaschinen in Aussicht genommen. Die Kosten des Baues und der Installirung der elektrischen Stationen sind mit 1,880.000 fl. bemessen.

Projectirte Localbahn Moson (Wieselburg)—Magyar-Óvár. (Ausführungsbeschluss und Baukosten.) Die Interessenten der Stadt Moson und der Gemeinde Magyar-Óvár haben den Beschluss zum Ausbaue der projectirten Localbahn Moson—Magyar-Óvár (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1895) gefasst und im Vereine mit dem Concessionswerber Adolf Hahn die Beschaffung des Baucapitals bereits sichergestellt, welches für diese 6·75 km lange Linie, die als schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe erbaut werden wird, mit 59.259 fl. bemessen ist. Zur Ermöglichung des directen Transportes von Getreidesendungen der erzherzoglichen Domäne Magyar-Óvár zum Bahnhofe Moson der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. (—Wien) wird die Beförderung der zur Verladung bestimmten und beladenen normalen Güterwagen der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf Fahrstühlen (Trux) erfolgen.

Eisenbahn Marmaros-Sziget—ungarisch-galizische Landesgrenze bei Körös-Mező. (Vorlage eines die Bewilligung zur Erhöhung des Baucredites anstrebenden Gesetzentwurfes.) Der kgl. ungar. Handelsminister wird der Legislative einen Gesetzentwurf vorlegen behufs Gewährung eines Nachtragscredites im Betrage von rund 2,000.000

Gulden zur vollständigen Deckung der Baukosten der Eisenbahn Marmaros-Sziget — Körös-Mező (ungar.-galizische Landesgrenze —Woronienka—Stanislau). Die Ueberschreitung des Baucredites ist durch Störung des Fortganges der Arbeiten durch die im Jahre 1893 unter der Arbeitsmannschaft heftig grassirende Choleraepidemie und die Folgen abnorm ungünstiger Witterungsverhältnisse, ferner dadurch motivirt, dass im Interesse der vollständigen Erreichung des für den Bau dieser kostspieligen Bahn aus staatlichen Rücksichten massgebenden Zieles sich die Nothwendigkeit der nachträglichen Herstellung ursprünglich nicht vorhergesehener Arbeiten und Betriebsinvestitionen ergab.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung der Linie zum israelitischen Friedhofe und Eröffnung des Betriebes.) Am 12. Juni fand unter Führung des Ministerialsecretärs Ladislaus Halászy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Friedhofbahn, erbauten Fortsetzung der Hauptlinie bis zum israelitischen Friedhofe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) statt. Die Commission befand die Bauausführung der neuen Strecke und deren Einrichtung als durchaus entsprechend, und ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Verkehres.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Pozsony (Pressburg). (Bau einer Flügelbahn.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Direction der Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Pozsony die Bewilligung zum Baue einer von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigenden und bis zum allgemeinen Krankenhause führenden Flügelbahn ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Einführung eines Umsteigedienstes zwischen den Linien der einzelnen Gesellschaften.) Die Communalverwaltung von Budapest hat in einer an die Directionen der im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt exploitirenden Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, d. i. jene der Budapester Strasseneisenbahnen, der Stadtbahn und der Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahnen, gerichteten Zuschrift diese aufgefordert, ihr ungesäumt Vorschläge über die Art und Weise der Einführung eines wechselseitigen Umsteigedienstes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1896, Nr. 10 und 35 ex 1897) vorzulegen. Die Erzielung eines Einvernehmens scheint umso eher ausser Frage gestellt, als bezüglich der péageweisen Benützung von Anschlussstrecken bereits ein Uebereinkommen getroffen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 12).

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. Juni fand in Budapest unter dem Vorsitze des kgl. Rathes Sigmund Hartenstein die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Allgemeinen Waggonleih-Actiengesellschaft“ statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen Ende 1896: A. Activa. Baarvorrath am 31. December 1896 2273 fl. 67 kr., Betriebsmittel 1,281.524 fl. 2 kr., Hatvaner Depotplatz 62.563 fl. 95 kr., Hatvaner Werkstätte 31.395 fl. 20 kr., Conto der Reservebestandtheile 10.860 fl. 88 kr., Materialienvorräthe 37.570 fl. 98 kr., transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel 2,044.831 fl. 65 kr., diverse Debitoren 289.088 fl. 9 kr., Inventar abgeschrieben, zusammen 3,760.108 fl. 44 kr. — B. Passiva. Capitalconto 6000 Stück Actien à 400 Kronen = 200 fl. 1,200.000 fl., Actienzinsenconto 165 fl. 60 kr., statutarische Reserve 102.786 fl. 78 kr, Fahrpark-Abschreibungsconto 443.211 fl. 74 kr., Depotplatz-Abschreibungsconto 42.563 fl. 95 kr., Werkstätten-Abschreibungsconto 30.284 fl., Reserve für Erneuerung der Räder und Achsen 63.023 fl. 20 kr., Reparatursreserve 25.000 fl., Steuerreserve 50.000 fl., Dividendenreserve 100.000 fl., für das nächste Jahr entfallende Wagenmiethe und Zinsen 102.451 fl. 68 kr., diverse Creditoren und Accepte 1,403.909 fl. 64 kr. — C. Gewinn per Saldo 196.711 fl. 85 kr., zusammen 3,760.108 fl. 44 kr. Der Bericht hebt hervor, dass die Einnahmen an Wagenmiethen 266.047 fl. 59 kr. und an Zinsen 34.395 fl. 35 kr., zusammen 300.442 fl. 94 kr. betrugen, und dass nach Abzug diverser Betriebsausgaben per 82.113 fl. 1 kr. und Abschreibungen vom Fahrpark und vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie nach Dotirung des Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder mit dem Gesammtbetrage von 32.526 fl. 46 kr. ein Reingewinn von 185.803 fl. 47 kr. verbleibt. Hievon gelangen 6290 fl. 17 kr. für den Reservefonds und 10.908 fl. 38 kr. als Tantième der Direction in Abzug, so dass nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos per 10.908 fl. 38 kr. die Summe von 177.841 fl. 33 kr. zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Die Direction beantragt, 150.000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 25 fl. per Actie zu bestimmen, 15.000 fl. zur Dotirung der Dividendenreserve zu verwenden, 1112 fl. 52 kr. vom Werthe der Hatvaner Werkstätte abzuschreiben und 11.728 fl. 81 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand des Fahrparkes wurde im abgelaufenen Jahre um 30 Langholz-Transportwagen vergrössert. Zum Schlusse berichtet die Direction, dass sowie die „Internationale Waggonleih-Gesellschaft“ auch die „Allgemeine“ im Beginne des Jahres 1897 ihren Fahrpark um 130 Stück Lastwagen diverser Typen vermehrte, welche bereits für das Jahr 1897 fix vermiethet sind. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie des Antrages der Direction, nach dem Ergebnisse des 1896er Betriebes vom 15. Juni 1897 an eine Dividende von 25 fl. per Actie auszubezahlen, ertheilte die Generalversammlung an die Direction und den Aufsichtsrath das Absolutorium für deren Gestion im Betriebsjahre 1896, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Internationale Waggonleih - Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des kgl. Rathes Sigmund Hartenstein die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft statt (vergl Generalversammlungs-Bericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen Ende 1896:

A. Activa: Casse fl. 1227 99, Betriebsmittel fl. 1,633.626 14, Materialien fl. 13.002 44, Reservebestandtheile fl. 19.792 36, Investitionen bei dem Depotplatze fl. 24.172·33, Caution fl. 5000, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel fl. 2,036.858·64, diverse Debitoren fl. 146.109·97, Inventar abgeschrieben, Totale fl. 3,879.789·87.

B. Passiva: Actiencapital fl. 1,400.000, statutarische Reserve fl. 76.945·37, Wagenerneuerungsfonds fl. 327.717·15, Steuerreserve fl. 60.000, Erneuerungsfonds für Räder und Achsen fl. 79.125·13, Dividendenreserve fl. 125 000, Reparaturreserve fl. 25.000, Depotplatzreserve fl. 24.172·33, Actienzinsen fl. 219, anticipirte Wagenmiethe und Zinsen fl. 105.150·53, diverse Creditoren und Accepte fl 1,413.030·61.

C. Gewinn: fl. 243.429·75, Totale fl. 3,879.789·87.

Die Gesellschaft hat an Wagenmiethen fl. 279.278 48 und an Zinsen fl. 26.730·59, sonach zusammen fl. 306.018·07, vereinnahmt, denen fl. 107.523·70 Ausgaben, und zwar fl. 71.746·68 Betriebsausgaben, fl. 26.182·02 Abschreibung vom Fahrpark und fl. 9595 vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder gegenüberstehen, so dass ein Reingewinn von fl. 198.494·37 resultirt. Die Direction beantragte, dem Reservefonds fl. 6424·72 zuzuwenden, als Tantième der Direction fl. 15.419·32 auszuscheiden und vom Restbetrage, welcher sich durch Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages per fl. 44.935·38 auf fl. 221.585·71 erhöht, fl. 175.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie zu verwenden, fl. 25.000 der Dividendenreserve zuzuführen, fl. 21.585·71 aber auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht hebt ferner hervor, dass die Gesellschaft zu Beginn des Jahres 1897 ihren Fahrpark um 130 Stück Lastwagen diverser Typen vermehrte, welche für das Jahr 1897 bereits fix vermiethet sind. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie des Antrages der Direction ertheilte die Generalversammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im Betriebsjahre 1896, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft (im Eigenbetriebe stehende Linien Marmaros Sziget - Sókamera — Rónaszék und Marmaros Sziget-Sókamera—Sugatak) statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge war der Salzverkehr im vergangenen Jahre andauernd lebhaft und ergab auf der Linie Szlatina, Rónaszék und Sugatak insgesammt ein Frachtquantum von 83,247.783 kg mit einer Bruttoeinnahme von 136.971·31 fl. (+ 187.425 kg und + 283·22 fl.)

Das garantirte Minimalquantum von 64,000.000 kg wurde überschritten mit 19,247.783 kg. Mit Zurechnung der Flügelbahn Sziget-Kamara—Marmaros-Sziget betrug die Einnahme nach den Salzfrachten insgesammt 154.934·27 fl. (+ 660·40 fl.). Die sonstigen ärarischen und Privatfrachten sammt dem Personen- und Gepäcksverkehr aller vier Linien (ohne Péagegebühr) resultirten eine Einnahme von 67.122 fl. (+ 1563·78 fl.). Die Betriebs- und sonstigen Ausgaben der Normalspur-Linien im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen betragen 43.283·12 fl. (+ 28·82 fl.), diejenigen der im Eigenbetriebe befindlichen Schmalspurbahnen zuzüglich sämmtlicher Central-Verwaltungsausgaben 57.871·60 fl. (+ 1139·99 fl.). Der disponible Reingewinn inclusive Gewinnvortrag vom Jahre 1895 belauft sich auf 130.581·27 fl. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath wurde im Sinne der Anträge der Direction beschlossen, nach verschiedenen Zuwendungen und Dotirungen im Betrage von 12.870 fl. zu verwenden: zur Dotirung des Reservefonds 1000 fl., zur Einlösung der pro 1896 gezogenen Prioritätsactien 21.000 fl., zur Zahlung einer $4^1/_2$perc. Dividende nach den Prioritätsactien 57.658·50 fl., zur Dotirung des Stammactien-Einlösungsfonds 7135 fl., zur Zahlung einer 3perc. Dividende an die Stammactien 23.151 fl, und den Rest von 7766·77 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Schluss der Generalversammlung fanden die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath statt, und wurde der bisherige Directions-Präsident Dr. Franz Chorin neuerdings in dieser Function bestätigt.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Magnatenhaus-Mitgliedes Simon Bohus, k. u. k. Kämmerer, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen (Szeged—Arad, Mezöhegyes—Kétegyháza, Arad — Uj - Szent Anna — Borosjenö — Borossebes-Buttyin—Brád, Borossebes—Buttyin, Kétegyháza—Uj-Szent Anna und Borosjenö—Csermö des Eigenbetriebes) statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge stellte sich das Betriebsergebniss des Jahres 1896 wie folgt: Einnahmen fl. 1,876.605, Ausgaben fl. 1,182.009, somit Betriebsüberschuss als Gewinn fl. 694.596. Hinsichtlich Verwendung dieses Betriebsüberschusses und der vom Jahre 1895 vorgetragenen fl. 44.492, somit des Geammtbetrages von fl. 739.088, wurde der von der Verwaltung gestellte Antrag: 6 Percent Dividende auf 65.373 Stück Prioritätsactien mit fl. 392.238, 6 Percent Dividende auf 46.600 Stück Stammactien mit fl. 279.600, zur Tilgung von 67 Stück verlosten Prioritätsactien fl. 6700, als Honorar des Aufsichtsrathes fl. 1500, der Direction fl. 1600 zu verwenden, von der Generalversammlung genehmigt. Ferner beschloss die Generalversammlung, von den noch verbleibenden fl. 57.450 dem Reservefonds fl. 4000 zuzuführen und fl. 53.450 auf die Rechnung des Betriebsjahres 1897 vorzutragen. Danach wird der am 2. Jänner 1898 fällige Interimscoupon der Prioritätsactien mit fl. 3 eingelöst. In Folge des gesteigerten und angesichts des sich auch constant weiter steigernden Verkehres war die Gesellschaft genöthigt, in den letzten Jahren neuere nützliche Investirungen zu effectuiren und ihre Fahrbetriebsmittel zu vermehren, wodurch deren schwebende Schulden in einer Weise angewachsen sind, dass es sich jetzt als nothwendig erweist, behufs Regelung dieser schwebenden Schulden neue Titres zu emittiren, respective das Stammcapital der finanziellen Lage entsprechend zu erhöhen. Dementsprechend beschloss die Generalversammlung, das Actiencapital durch Emission von 15.000 neuen Stammactien à fl. 100 von fl. 11,255.700 auf fl. 12,755.700 zu erhöhen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Approbirung der von der Direction getroffenen Massnahmen wurde dieser sowohl als dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für ihre Gestion im Betriebsjahre 1896 ertheilt, sowie die Direction mit der Durchführung der projectirten Finanzoperation betraut. Nach Schluss der Generalversammlung fanden die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath statt und wurden die derzeitigen Mitglieder beider Körperschaften in ihren bisherigen Functionen für weiterhin bestätigt.

Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Leo Lánczy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser hebt hervor, dass die im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen Prioritätsactien von ungarischen Vicinalbahnen eine steigende Rentabilität zeigen, ferner dass der Umlauf der Obligationen der Gesellschaft im Jahre 1896 um 8 Millionen Kronen zugenommen hat, und dass diese Obligationen (vierpercentige mit 105 pCt. rückzahlbare Titres) im abgelaufenen Jahre an den Wiener, Berliner, Frankfurter und Hamburger Börsen mit gutem Erfolge eingeführt wurden, und dass seither auf den deutschen Märkten ein beträchtliches Quantum zur festen Capitalsanlage placirt wurde. Die Bilanz des abgelaufenen Jahres schliesst, nach gänzlicher Abschreibung des in diesem Geschäftsjahre bezahlten Actienstempels, mit einem Reingewinne von 204.922 fl. 9 kr. ab. Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 10 fl. per Actie = 5 pCt. Die Generalversammlung nahm ferner die statutenmässige Wahl der Direction und des Aufsichtsrathes vor, welche die Wiederwahl der bisherigen Functionäre und die Neuwahl des Leopold Willstätter aus Karlsruhe in die Direction ergab.

Ausland.

Preussen. (Kleinbahnprojecte.) Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin beabsichtigt, eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Crefeld nach Mörs herzustellen.

Von einem Comité in Ronsdorf werden schmalspurige Kleinbahnen für den Personen- und Güterverkehr

a) von Burg über Müngsten nach Sonnborn oder Elberfeld Westend und

b) von der Station Thalsperre der Wermelskirchen-Burger Bahn nach Remscheid geplant.

Von Burg über Müngsten nach Elberfeld beabsichtigt auch der Unternehmer H. Kitterle in Köln eine schmalspurige Kleinbahn herzustellen. Die Bahnen sollen elektrisch oder mit Dampfkraft betrieben werden.

Italien. (Eisenbahn-Erhebungscommission.) Am 3. Juni hat sich die bereits besprochene Eisenbahn-Erhebungscommission unter dem Vorsitze des Senators Gagliardo versammelt und beschlossen, um die Hinausschiebung des Termines für den Abschluss der Arbeiten bis auf den 15. December anzusuchen. Der Präsident hat diesen Beschluss unter gleichzeitiger Informirung über den Stand der Arbeiten dem Minister für öffentliche Arbeiten berichtet. Die Commission, welche zum erstenmal am 17. August 1896 einberufen worden war, ging gleich an die Arbeit. Nach Compilirung des Fragebogens und Vertheilung desselben in 3500 Exemplaren begann sie am 5. November mit den mündlichen Einvernahmen, welche in 14 Städten bis zum 10. Februar l. J. durchgeführt waren. Dieselben wurden am 7. April l. J. in Rom wieder aufgenommen und in 80 Sitzungen die Erklärungen von circa 1000 Personen entgegengenommen. Ueberdies unterzog die Commission zwei Stationen, acht Werkstätten und drei Schlafstellen für das Personal einer Revision. Von der Mitte des Monates Februar bis Ende März wurden 3500 Reclamationen erledigt. Im April wurde mit der Prüfung der Antworten auf den Fragebögen begonnen, welche noch fortdauert, ebenso wie auch die Erhebungen fortgesetzt werden. Auch mehrere Functionäre des Staates, der Gesellschaften und andere Personen gelangen noch zur Einvernahme, und erübrigt schliesslich die Zusammenstellung des Hauptberichtes mit den vielfachen statistischen Daten.

— (Eisenbahn in der Valle Olona.) Der Provinzialrath von Mailand hat beschlossen, dem Comité für den Bau einer Eisenbahnlinie von der Station Castellanza der Eisenbahn Saronno-Busto bis Cairate, 9 km lang, eine Subvention von 10.000 Lire ein- für allemal zu gewähren. Diese Subvention wird drei Monate nach Inbetriebsetzung der Linie, welche im Gemeinschaftsdienste mit der Nord-Mailand stehen wird, ausbezahlt werden.

— (Eisenbahn Bergamo-Lovere.) Der Provinzialausschuss von Bergamo hat beschlossen, beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Concession zum Bau und Betrieb einer Localbahn Albano (Bergamo)-Lovere auf Grund des von dem Oberen Rathe und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten genehmigten Projectes und um eine Staatssubvention für die Dauer von 70 Jahren anzusuchen.

— (Eisenbahn Iseo-Breno.) Der Ingenieur Antonio Ronchi hat das formelle Ansuchen um die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Iseo—Breno auf die Dauer von 70 Jahren und um eine Subvention von 3000 Lire per Kilometer für die Dauer von 40 Jahren beim Ministerium für öffentliche Arbeiten eingereicht. Diese Eisenbahn wird nach der Type IV mit einer Spurweite von 1 m hergestellt. Sie geht von Iseo aus, führt nächst der Station der Eisenbahn nach Brescia, durchläuft die Riviera del Sebino theils offen, theils in Tunnels, hat eine Länge von $2^1/_2$ km und berührt alle nennenswerthen Ortschaften. Der Minimalradius beträgt 70 m, die Maximalsteigung 30 Permille. Die grösseren Objecte sind zwei Brücken, eine über den Oglio und eine andere über den Lanico. Von den 18 Tunnels ist der längste 460 m lang. Stationen sind in Iseo, Sale Marasino, Marone, Pisogne, Antogne, Pian Camuno, Darfo Borno, Esine, Bienno, Malegno und Brenno; Haltestellen in Salzano Vallo, Toline, Erbanno, Casino di Boario und Pian di Borno. Das rollende Materiale wird aus 2 Tenderlocomotiven, 20 Personen- und 30 Frachtwagen bestehen. Die Kosten für den Bau werden sich auf 3,591.519·48 Lire belaufen.

— (Elektrische Eisenbahn Cunardo-Luino) Die Actiengesellschaft für Tramways und elektrische Eisenbahnen in Varese hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine elektrische Eisenbahn von Cunardo nach Luino mit dem Ansuchen um die Concession für 70 Jahre und um eine Staatssubvention von 2500 Lire per Kilometer für die Dauer von 50 Jahren vorgelegt.

— (Gemeinschaftsdienst auf der Route Rom—Palermo über Neapel [via mare].) Zwischen der Mittelmeerbahn und der italienischen Schiffahrts-Gesellschaft werden behufs Einführung des Cumulativdienstes für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Rom und Palermo über Neapel (via mare) Unterhandlungen gepflogen, welche voraussichtlich zu einem für das reisende Publicum günstigen Erfolge führen werden.

— (Gemeinschaftsdienst zwischen den Aeolischen Inseln und dem Festlande.) Die Handelskammer von Messina hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten dringende Vorstellungen wegen ehebaldiger Einführung des Gemeinschaftsdienstes zwischen den Aeolischen Inseln und dem Continent im Sinne des Artikels 41 des Reglements für den Dampfschiffahrtsdienst erhoben. Nach diesem Artikel können die Reisenden ihren Weg fortsetzen, ohne neue Fahrkarten zu lösen, und wird auch für die directe Zustellung des Gepäckes Sorge getragen.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen in den ersten neun Monaten des Betriebsjahres 1896/97.)

		Betriebsjahr 1896/97	Betriebsjahr 1895/96	Differenz
Basaluzzo-Frugarolo	L.	6.671	6.982	— 311
Lugano-Eisenbahn	„	50.667	58.210	— 7.543
Neapel-Nola-Baiano	„	280.978	264.885	+ 16.093
Turin-Rivoli	„	109.721	108.912	+ 609
Monteponi-Porto Vesme	„	53.554	52.502	+ 1.052
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	211.495	214.850	— 3.365
Turin-Ciriè-Lanzo	„	424.834	411.278	+ 13.556
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	226.868	238.832	— 11.964
Bergamo-Ponte della Selva	„	284.018	255.055	+ 28.963
Biellesische Localbahnen	„	154.696	142.264	+ 12.432
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	303.033	308.872	— 5.839
Reggio Emilia-Eisenbahn	„	206.813	201.600	+ 5.213
Fossano-Mondovi	„	30.023	28.622	+ 1.401
Sardische Secundärbahnen	„	480.808	535.795	— 54.983
Verona-Caprino-Garda	„	98.469	93.655	+ 4.814
Novara-Seregno	„	421.892	394.679	— 14.040
Nord-Mailand	„	1,954.517	1,883.568	+ 70.949
Santhià-Biella	„	499.939	513.979	— 14.040
Vicenza-Schio	„	295.267	284.007	+ 11.260
Arezzo-Stia	„	98.715	103.602	— 4.887
Padua-Montebelluna	„	123.886	123.918	— 32
Cividale-Portogruaro	„	217.429	199.504	+ 17.915
Parma-Suzzara	„	118.829	121.193	— 2.364
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	548.603	583.024	— 34.421
Torre-Arsiero	„	123.802	126.627	— 2.825
Bologna - Portomaggiore-Massalombarda	„	214.179	233.279	— 19.100
Conegliano-Vittorio	„	64.559	66.469	— 1.910
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,214.434	1,194.790	+ 19.644

Frankreich. (Ministerialerlass betreffend die Publication von Special-Fahrordnungen für Arbeiterzüge.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Directionen sämmtlicher in Paris einmündenden Bahnen gerichteten Erlasse diese aufgefordert, nebst den allgemeinen Fahrordnungen, bezw. deren periodischen Abänderungen speciell solche für die fahrplanmässigen Arbeiterzüge zu publiciren und die Placate an allen geeigneten Punkten affichiren zu lassen, nachdem die Verkehrsmodalitäten dieser Züge in den gegenwärtigen allgemeinen Fahrordnungs-Placaten nicht genügend ersichtlich hervorgehoben erscheinen. Nebst den Stunden der Abfahrt und der Ankunft von Arbeiterzügen in und von Paris, und zwar Früh, Mittags und Abends, ist sowohl die Gesammtzahl der täglich ausschliesslich den Arbeitern zur Verfügung gestellten Züge, als auch die Anzahl der von den Zügen zurückzulegenden Kilometer zu verlautbaren. Schliesslich haben die Directionen solcher Eisenbahn-Unternehmungen, welche über mehrere Linien verfügen, derlei Placate getrennt für jede einzelne Linie zu affichiren, um es der Arbeiterschaft zu ermöglichen, sich rasch orientiren zu können.

— (Beschluss der Pariser Municipalverwaltung in der Frage der Ausführung des Baues der projectirten Untergrundbahn Le Métropolitain.) Der Präfect des Seine-Departements (mit Inbegriff des hauptstädtischen Gebietes von Paris) hat die ihm von den hauptstädtischen Ingenieuren vorgelegten Baupläne und Kostenvoranschläge für den Bau des Métropolitain (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 45) im Principe genehmigt und auch gestattet, dass zum Behufe der Beschaffung der für die Bauausführung erforderlichen, mit 150,000.000 Frcs. bezifferten Geldmittel ein dieser Summe entsprechendes Darlehen aufgenommen werde, dessen Amortisation durch die Ergebnisse des Reingewinnes und dessen Verzinsung durch einen zu Gunsten der Commune per Fahrkarte einzuhebenden Zuschlag zur normalen Fahrgebühr der Karten erfolgen soll. Mit Bezug auf die von der Commune im Principe beschlossene Verleihung der Concession zum Baue und Betriebe des Métropolitain an die Compagnie de Traction fordert nun der Präfect erstere auf, ihm ihre weiteren Beschlüsse in allen jenen Fragen bekanntzugeben, welche sich auf die Ausführungsweise des Baues im Sinne der von den hauptstädtischen Ingenieuren verfassten Pläne, der Geldbeschaffung und der Betriebsführung beziehen.

— (Einhebung eines Taxzuschlages zu den Zollmanipulationsgebühren für Reisegepäck im Verkehre mit dem Auslande.) Nachdem die entscheidenden Staatsbehörden von Belgien, Deutschland und Russland der Direction der Compagnie internationale des Waggons Lits die Genehmigung ertheilten, ausser den normalen Gebühren für Zollmanipulation und Kartirung von Reisegepäck im Verkehre zwischen Frankreich und den genannten Ländern eine Uebertaxe von 1 Frcs. zur Deckung der durch die Visitirung des Gepäckes in den Grenzstationen erwachsenden Mehrauslagen einzuheben, hat nun auch die Direction des Chemin du Nord an die französische Regierung die Bitte gestellt, eine gleiche Uebertaxe für jenes mit dem Express du Nord beförderte Reisegepäck einheben zu dürfen, dessen zollamtliche Behandlung in den Pariser Bahnhöfen Saint-Quentin, Jeumont, Calais-Maritime und Lille et Brassieux erfolgt. Die mit der Begutachtung dieser Frage betraute Finanz-Controlsbehörde beantragte die Genehmigung dieses Gesuches, und zwar mit dem Bemerken, dass in Anbetracht der hiedurch zu erzielenden Beschleunigung und Vereinfachung der Zollmanipulation auch das mit Luxuszügen reisende Publicum gern bereit sein wird, diese geringfügige Mehrausgabe zu bezahlen.

Schiffahrt.

Elbe-Moldau-Canalisirungs-Commission. (Dritte Plenarsitzung.) Am 14. Juni fand unter dem Vorsitze des k. k. Statthalters in Böhmen, geheimen Rathes Graf Coudenhove, die dritte Plenarsitzung der Commission für die Canalisirung des Moldau- und des Elbeflusses in Böhmen statt. Der Wichtigkeit der einzelnen Punkte des sehr reichhaltigen Programmes entsprach auch die zahlreiche Betheiligung an der Sitzung, welcher ausser den statutenmässigen Commissionsmitgliedern auch Fachmänner auf dem Gebiete der Flösserei, der Wasserbautechnik, des Meliorationswesens und der Landescultur beigezogen wurden. Einen der wichtigsten Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung bildeten die Detailprojecte über die in der allernächsten Zeit in Angriff zu nehmende Staustufe bei Klecan und die Ver-

gebung dieses Baues, sowie die Entscheidung der k. k. Statthalterei in Prag, als der wasserrechtlichen Behörde I. Instanz, über die Zulässigkeit dieser Staustufe im Allgemeinen und die Art der Ausführung derselben. Die Entscheidung der Landesstelle ist insofern von besonderem Interesse, als abweichend von dem Antrage der Canalisirungscommission die Breite der neben der Schiffahrtsschleuse für die Flossfahrt zu errichtenden besonderen Flossschleuse nicht mit 7·6 m, sondern mit 12 m festgesetzt wurde. Eine Verzögerung der Ausführung der Arbeiten ist jedoch dadurch nicht zu besorgen, da die Oberbauleitung bei der Verfassung der Detailprojecte bereits mit dieser Möglichkeit gerechnet hatte. Die Commission und die derselben beigezogenen Fachmänner erklärten die vorgelegten und bereits früher in mehreren Comité- und Subcomitésitzungen durchberathenen Detailprojecte für vollkommen entsprechend und zur Ausführung in jeder Beziehung geeignet, worauf dieselben von der Commission einstimmig angenommen wurden. Die Ausführung der Arbeiten wurde durchwegs bewährten heimischen Firmen übertragen, und dürfte bereit in den allernächsten Tagen der erste Spatenstich zu dem grossen Werke erfolgen, das bestimmt ist, den Grossschiffahrtsweg der Elbe bis ins Herz von Böhmen, die kgl. Hauptstadt Prag, zu führen. Ausser der Staustufe bei Klecan soll im laufenden Jahre womöglich auch jene in Vraňan in Angriff genommen oder zum mindesten die Inangriffnahme des Baues derselben vorbereitet werden. Die Commission, deren Sitzung ununterbrochen vier Stunden dauerte, sah sich daher, um den vielfachen Anforderungen ehebaldigst genügen zu können, veranlasst, auch eine Vermehrung ihres technischen Personales zu beschliessen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Freyenstein a. d. Donau für den Post- und Localschiff-Personenverkehr ab 4. Juli 1897.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wird ab 4. Juli die versuchsweise eröffnete Station Freyenstein a. d. Donau (3 km unterhalb Sarmingstein) für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Localschiff-Packetverkehr activirt. Ab 4. Juli landen daher bis auf Weiteres die täglich zwischen Linz-Wien verkehrenden Postschiffe, dann das wöchentlich sechsmal zwischen Grein-Melk fahrende Localschiff in beiden Richtungen in Freyenstein. Für den Personenverkehr gelten ab Freyenstein zu Thal und zu Berg die Fahrpreise der Station Sarmingstein. Im Zwischenverkehre Freyenstein-Sarmingstein und Freyenstein-Isperdorf kostet eine Fahrkarte

a) für das Postschiff: I. Platz 40 Heller, II. Platz 30 Heller, III. Platz 20 Heller; das Gepäcksübergewicht per 10 kg 20 Heller;
b) für das Localschiff: I. Platz 30 Heller, II. Platz 20 Heller; Gepäcksübergewicht per 10 kg 20 Heller.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Eröffnung einer Schiffsverbindung zwischen Szolnok und Tisza-Füred.) Dem Wunsche der Congregationen der Comitate Szolnok und Heves entsprechend, beschloss die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, einen regelmässigen Dampferverkehr zwischen Szolnok und Tisza-Füred für den Personen- und Güterverkehr zu activiren. Durch letzteren wird ein Umschlagdienst zwischen der Knotenpunktstation Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Station Tisza-Füred (Comitat Heves) der Linien Debreczen—Tisza-Füred—Füzes-Abony und Karczag—Tisza-Füred des Staatsbetriebes inaugurirt, und wird aus diesem Anlasse eine entsprechende Strecke der Theiss nächst Tisza-Füred als Hafenplatz eingerichtet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 15. Juni bei der Firma:

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft

Alexander Ritter von Jasinski über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht und Josef Popowski, Mitglied des Verwaltungsrathes der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) in Wien als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 26. Juni herausgegebene CXXIII. Stück enthält unter

Nr. 3285: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 22. Juni 1897, Z. 12.942, betreffend die Aufhebung der Einfuhrbeschränkungen für Rinder aus dem Küstenlande nach Italien.

— (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 28. Juni herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3286: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. Juni 1897, Z. 11.953, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus den rumänischen Districten Neamti und Suceava.

Nr. 3287: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Juni 1897, Z. 97.843, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3288: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Juni 1897, Z. 93.154, betreffend die Bestimmung der Station Neudek als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 3289: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 25. Juni 1897, Z. 7394, betreffend die Abhaltung der thierärztlichen Grenzcontrole.

Nr. 3290: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 20. Juni 1897, Z. 16.845, betreffend die Beschränkungen in der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3291: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 25. Juni 1897, Z. 22.259, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus Steiermark.

— (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 30. Juni herausgegebene CXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3292: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 28. Juni 1897, Z. 59.301, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Häuten nach Dänemark.

Nr. 3293: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 19. Juni 1897, Z. 78.552/I, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen in den Bezirken Sanskimost und Bosn.-Novi.

Nr. 3294: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 24. Juni 1897, Z. 9342, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Borstenthiere aus dem politischen Bezirke Cilli.

Nr. 3295: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles während des Monates Juli 1897 zu untersagen ist.

— (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 1. Juli herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3296: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 30. Juni 1897, Z. 59.334, betreffend die Beschränkungen im Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Juni d. J. in Anerkennung des bei Abwendung der Folgen eines Eisenbahnunfalles bethätigten entschlossenen Verhaltens dem Conducteur der Oesterreichischen Staatsbahnen Leopold Nowakowski das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Blatná, k. k. Statthaltereisecretär Wenzel Skákal mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die bereits concessionirten Localbahnen von Strakonitz über Blatna nach Březnitz, von Blátna nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital betraut. [E.-M.-Z. 3368.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz, k. k. Statthaltereisecretär Dr. Josef Blaha, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die bereits concessionirte schmalspurige Kleinbahn mit Dampfbetrieb von Beraun nach Koněprus und von Beraun nach Königshof sammt Abzweigungen betraut. [E.-M.-Z. 7314/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 15. Juli 1897 tritt der Nachtrag II zu dem Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern vom 15. Jänner 1895 in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen für die Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.

Bozen, am 30. Juni 1897. [465]

Schneebergbahn.

Herabsetzung der Personenfahrpreise in der Strecke Wr. Neustadt — Wöllersdorf und Wr. Neustadt—k. k. Feuerwerksanstalt.

In den Strecken Wr. Neustadt—Wöllersdorf und Wr. Neustadt—k. k. Feuerwerksanstalt, resp. vice versa treten vorläufig bis ultimo December 1897 folgende ermässigten Personenfahrpreise in Kraft:

II. Classe tour	66	Heller
III. Classe tour	40	„
II. Classe tour und retour	98	„
III. Classe tour und retour	80	„

Wr. Neustadt, am 28. Juni 1897. [466]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationale Hengstenschau in Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport von Hengsten aus Anlass der in Wien in der Zeit vom 16. bis 19. October stattfindenden internationalen Hengstenschau haben bei deren Aufgabe als Frachtgut die im General-Gütertarife, Auflage 1897, I. Band, 1. Abtheilung, Tarif Nr. I A, Abschnitt C, Ziffer IX g, auf Seite 56 enthaltenen Frachtbegünstigungen und bei deren Aufgabe als Eilgut die vorbezeichneten Begünstigungen mit einem Zuschlage von 50 pCt. unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Für die zur Aufgabe gelangenden Stallutensilien gelten die im vorbezeichneten General-Gütertarife sub C VI auf Seite 55 normirten Frachtbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen.

Als spätester Termin für die Rückbeförderung der unverkauft oder unverlost gebliebenen Ausstellungsthiere und Gegenstände wird der 19. November festgesetzt.

Kunstausstellung in Salzburg 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport von Ausstellungsobjecten der in Salzburg vom 15. Juni bis 30. September stattfindenden Kunstausstellung haben auf den Linien jener Eisenbahnen, für welche der österreichisch-ungarische und bosnisch-herzegowinische Tarif, Theil I, Giltigkeit hat, die in diesem Tarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897, Abschnitt II, C VI, Seite 55, enthaltenen Frachtbegünstigungen unter den dort angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Hiezu wird bemerkt, dass mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Artikels 35 des internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr und des § 81 des Betriebsreglements die Anwendung der bezeichneten Ausstellungstarife nur dann zulässig ist, wenn dieselben auf der ganzen, laut Frachtbrief in Betracht kommenden Transportstrecke Anwendung finden.

In Berücksichtigung dessen müssen Ausstellungsgüter aus dem Auslande oder von solchen inländischen Bahnen, welche an dem österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Tarif-Theile I nicht betheiligt sind, falls die Ausstellungstarife Anwendung finden sollen, sowohl auf dem Wege zur Ausstellung, als auch beim Rücktransporte zur Reexpedition an eine Mittelsperson in einer österr.-ungarischen Grenzstation, bezw. in jener Anschlussstation adressirt werden, ab welcher, bezw. bis zu welcher die Ausstellungstarife Giltigkeit haben.

Soweit für die in Betracht kommenden Relationen directe Frachtsätze bestehen, sind die Sendungen über die vorschriftsmässige Instradirungsroute direct abzufertigen, andernfalls hat die Abfertigung im Localverkehre zu erfolgen.

Als spätester Termin für den Rücktransport der unverkauft oder unverlost gebliebenen Ausstellungsobjecte wird der 1. Jänner 1898 festgesetzt.

Landwirthschaftliche Industrie-Kreis-Ausstellung in Schlan 1897. (Transportbegünstigung.) Für Gegenstände, welche auf der in Schlan in der Zeit vom 5. bis 19. September abzuhaltenden landwirthschaftlichen Industrie-Kreis-Ausstellung unverkauft oder unverlost geblieben sind, gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfreie Rückbeförderung unter den im österreichisch-ungarischen Gütertarife, Theil I, Abschnitt C VI (General-Gütertarif, Auflage vom Jänner 1897, Seite 55) enthaltenen Bedingungen.

Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat spätestens am 19. October 1897 zu erfolgen.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Berichtigung.) Auf Seite 23 des vorbezeichneten Gütertarifes sind unter „i) Nur Eil- und Frachtstückgut wird abgefertigt auf den Stationen:“ nachzutragen: Deckbergen, Dedenhausen, Hoeftgrube, Neukloster.

Es ist demnach diesen Stationen im Tarif das Zeichen „*“ beizusetzen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
										Heller	Heller			
1298	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jamnitz	Mähr.-Budwitz	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	16 kr. = 32 h	28	4	Im Kartirungswege		
				Třebelowitz	Mähr.-Budwitz				13 kr. = 26 h	24	2			
				und umgekehrt										
			Spiritus der Pos. A—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jamnitz	Mähr.-Budwitz	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			20 kr. = 40 h	32	8			
				Třebelowitz	Mähr.-Budwitz				15 kr. = 30 h	26	4			
			Spiritusfässer, gebrauchte	Mähr.-Budwitz	Jamnitz	In jedem Gewichte			20 kr. = 40 h	32	8			
					Třebelowitz				15 kr. = 30 h	26	4			
1299	Schneebergbahn		Gips	Puchberg am Schneeberg	Wr. Neustadt transito	1. Die Sendungen müssen nach Agram oder Klagenfurt adressirt sein. 2. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Auf- und Abladen durch Organe oder auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif II des Localtarifes	30 Heller	26 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1300	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Pos. H 20, Ziffer 1, 2, 3, 5, der Güterclassification im Tarif-Theile I	Berzencze	Lichtenwald	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	79	70	9	Im Kartirungswege		
				Vizvár	Lichtenwald				84	70	14			
										Heller incl. ungar. Steuer	Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1301	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinsalz, rohes, unreines (Fabrikssalz) der Pos. 8—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wieliczka	Szczakowa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Fabriksunternehmen adressirt sein und zu Fabrikszwecken verwendet werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	44 Heller		Im Kartirungswege		
1302	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Coaks	Krakau Lemberg	Burdujeni transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Centimes (Gold) 133 77		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
56	Nr. 66 vom 10. Juni 1897	1164	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Stückgüter der Classen 1 und II	Lemberg	Bodenbach St.E.G. und Tetschen Oe.N.W.B. oder umgekehrt	Die für Stückgüter der Classen 1 und II gewährte Begünstigung gilt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897 auch im Verkehre zwischen Lemberg und Bodenbach B.N.B.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. **Wien, 6. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 31. Mai 1897*) für die Localbahn Polička-Skutsch.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft „Localbahn Zwittau-Polička“ die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Polička über Wüst-Kamenitz, Cachnow und Krouna zur Station Skutsch der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit einer als Schleppbahn herzustellenden Abzweigung zu den Granitbrüchen bei Skutsch in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die concessionswerbende Actiengesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der concessionswerbenden Actiengesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der concessionswerbenden Actiengesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich der geplanten Schleppbahn zu den Steinbrüchen bei Skutsch, sowie bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 23. Juni 1897 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 139.

§ 4.

Im Uebrigen ist die im § 1 bezeichnete Eisenbahn als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207, bildenden Unternehmens der Localbahn Zwittau-Polička anzusehen, und haben die Anordnungen dieser Allerhöchsten Concessionsurkunde, jedoch mit Ausnahme der daselbst im § 2 vorgesehenen, lediglich auf die letztgenannte Localbahn anwendbaren Begünstigungen für die beiden gedachten Eisenbahnlinien als ein einheitliches Unternehmen, und zwar in folgender Weise zu gelten:

I. Die Bestimmungen in den §§ 4 bis 7, 10 bis 16, 18 und 20 bis 22 haben auch auf die im § 2 bezeichnete Fortsetzungslinie mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass

1. die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen (§ 11, Absatz 4) in Gemässheit der Anordnungen im Artikel XIII, dritter Absatz, des Gesetzes vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, zu erfolgen hat, dass

2. auch der auf die Aufnahme des obigen Anlehens bezügliche Vertrag, bezw. die Formularien der etwa auszugebenden Theilschuldverschreibungen und der Tilgungsplan derselben der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegen, und dass

3. auch die Regiebeiträge, sowie etwaige Rückersätze an Steuern und Gebühren, welche für das zum Zwecke der Geldbeschaffung bezüglich der Fortsetzungslinie aufzunehmende Prioritätsanlehen etwa zu leisten sein werden, in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

II. An die Stelle der Bestimmungen in den §§ 3, 17 und 19 der obbezeichneten Allerhöchsten Concessionsurkunde, welche ausser Kraft gesetzt werden, haben nachfolgende Bestimmungen zu treten:

1. Für die zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigten beiden Localbahnen Zwittau-Polička und Polička—Skutsch wird vom Staate die Garantie eines jährlichen gemeinsamen Reinerträgnisses gewährt, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des auf der Localbahn bücherlich sichergestellten Prioritätsanlehens von 650.000 fl. ö. W. zuzüglich des gleichartigen Erfordernisses für das zum Zwecke der Geldbeschaffung für den Bau der Fortsetzungslinie aufzunehmende, auf eben dieser Linie bücherlich sicherzustellende weitere Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 968.000 fl. gleichkommt.

Wenn das jährliche Reinerträgniss beider Bahnen den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, wird das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ersetzen sein.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit bis zur Betriebseröffnung der Fortsetzungslinie mit dem Maximalbetrage von 27.406 fl. ö. W. und von diesem Zeitpunkte ab bis zum 10. September 1970 mit dem Maximalbetrage von 68.606 fl. ö. W. festgesetzt.

2. Die concessionswerbende Actiengesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Festsetzung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

3. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die beiden concessionirten Bahnen jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

a) Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Actiengesellschaft „Localbahn Zwittau-Polička" die im § 4, Absatz II, Z. 1, bezeichneten Prioritätsanlehen und allfällig sonstige von der Gesellschaft mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Anlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im vorbezeichneten Zeitpunkte noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

b) Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in lit. a) vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

c) Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

α) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

β) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

γ) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (lit. a) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

d) Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

e) Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahnen bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

5. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (lit. c) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Wien, am 31. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Polička nach Skutsch.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Polička nach Skutsch ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 33 km lange Bahn beginnt in der Station Polička der Localbahn Zwittau-Polička und ersteigt unter Berührung der Ortsgebiete von Oldřiš und Borová den nördlich des Poličkaer Revieres gelegenen, die Wasserscheide zwischen dem Donau- und Elbegebiete bildenden Terrainsattel. In ihrem weiteren Zuge berührt die Linie die Ortsgebiete von Wüstkamenitz, Čachnow und Krouná, tritt sodann in das Thal des Krouná-Baches und ersteigt die bei Lešan gelegene secundäre Wasserscheide. Von hier aus senkt sich die Bahn unter Berührung des Stadtgebietes von Skutsch, umfährt die Ortschaft Žďaretz und endet in der Station Skutsch der Linie Deutschbrod—Pardubitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Ausserdem ist eine von der Station Skutsch-Stadt der vorangeführten Hauptlinie ausgehende, circa 1·5 km lange Schleppbahn zu den im Bereiche von Skutsch bestehenden Granitbrüchen zu erbauen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Skutsch der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 2 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen (Tenderlocomotiven).
2. 2 Personenwagen.
3. 1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).
4. 36 Güterwagen verschiedener Gattungen.
5. 1 Draisine.
6. 2 Bahnwagen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 12·5 t nicht überschreiten.

Sämmtliche Personen- und Dienstwagen, ferner mindestens 50 Percent der Güterwagen erhalten Handbremsen.

6. Schlussbestimmung.

Im Uebrigen haben betreffs der zulässigen Grenzwerthe für die Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahnlinie, sowie hinsichtlich der Ausführungsweise des Unterbaues, Ober- und Hochbaues der Bahn und deren Stationen, ferner in Ansehung der Betriebseinrichtungen und der sonstigen beim Baue und beim Betriebe zu beachtenden Vorschriften die Bestimmungen der im Reichsgesetzblatte Nr. 207 ex 1894 verlautbarten Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn Zwittau-Polička auch für die gegenständliche Localbahn mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass für die Beförderung der Briefpost auf der Fortsetzungsstrecke Polička—Skutsch eine im Wege der Vereinbarung festzusetzende Entschädigung Seitens der k. k. Postverwaltung zu leisten sein wird.

Wien, am 31. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen, des Handels und der Eisenbahnen vom 6. Juni 1897 *) betreffend die Ermächtigung einiger k. k. Innerlandszollämter zur Abfertigung der mit der Post aus dem Auslande einlangenden Pflanzensendungen.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, betreffend die im Verkehre mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Verhütung der Einschleppung der Reblaus werden die k. k. Hauptzollämter in Wien, Linz, Graz, Klagenfurt, Laibach, Prag, Brünn, Lemberg und Czernowitz ermächtigt, die mit der Post aus dem Auslande einlangenden Sendungen, welche die unter Nr. 2 des Anhanges zur obigen Verordnung bezeichneten Gegenstände enthalten, nach den für die Abfertigung solcher Sendungen — durch die ermächtigten Grenzzollämter — bestehenden Vorschriften abzufertigen.

Ledebur m. p. **Badeni** m. p. **Biliński** m. p.
Glanz m. p. **Guttenberg** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Juni 1897, Z. 1236/E.-M. ex 1896, an sämmtliche Privateisenbahn-Unternehmungen betreffend eine Vereinfachung in der amtlichen Behandlung von Ergänzungs- und Reconstructionsbauten geringeren Umfanges auf im Betriebe stehenden Privateisenbahnen.

Das Eisenbahnministerium findet sich bestimmt, behufs vereinfachter amtlicher Behandlung von Ergänzungs- und Reconstructionsbauten geringeren Umfanges (Neu-, Zu- und Umbauten) auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen die nachstehenden Anordnungen zu treffen:

*) Enthalten in dem am 23. Juni 1897 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 140.

I. Der gegenwärtige Erlass findet Anwendung auf alle Bauten der bezeichneten Art, sofern dieselben
1. nicht zur ersten Anlage und Ausrüstung der Bahn gehören;
2. nach genehmigten Normalien oder in usueller Weise ausgeführt werden sollen;
3. im Einzelnen keinen höheren Kostenaufwand als 6000 fl. erfordern;
4. weder die Landverkehrsverhältnisse, Wasserläufe oder Bergwerke beeinflussen, noch eine Enteignung erfordern (§ 18 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19);
5. vom Standpunkte der Landes- und Städtebauordnungen und der Localinteressen einer vorgängigen Prüfung nicht bedürfen (§ 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19);
6. auf die militärische Benützbarkeit und Leistungsgsfähigkeit der Bahn nicht einwirken und
7. Rechte Dritter nicht berühren.

II. Vor Beginn jeder Bauperiode, im Bedarfsfalle auch während des Baujahres, haben die Bahnverwaltungen dem Eisenbahnministerium rechtzeitig ein Programm für die beabsichtigten Bauten der bezeichneten Art vorzulegen, in welchem der Umfang, die Ausführungsweise, das präliminirte Kostenerforderniss, sowie die Art seiner Bedeckung und Verrechnung anzugeben sind.

Auf Grund dieses Programmes, welchem eventuell zur Erläuterung Handskizzen beizufügen sind, wird das Eisenbahnministerium den Bahnverwaltungen jene Herstellungen bezeichnen, für welche noch Detailprojecte vorzulegen sein werden; bezüglich der übrigen Anlagen aber wird das Eisenbahnministerium den im § 19 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorbehaltenen Bauconsens ohne Vorlage des Detailprojectes cumulativ ertheilen. Gleichzeitig kann die dem Eisenbahnministerium zustehende Genehmigung der Kostenbedeckung und Verrechnung für Bauten, die einer solchen bedürfen, vorbehaltlich der späteren Rechnungsprüfung ausgesprochen werden.

III. Die für Bahnlagen und für Bauten auf Bahngrund bestehenden Vorschriften behalten auch für die in dieser Weise consentirten Herstellungen Geltung.

IV. Die cumulative Genehmigung des Eisenbahnministeriums kann auch für Bauten Privater auf Bahngrund in der angegebenen Weise unter der Voraussetzung erwirkt werden, dass ihnen ein vom Eisenbahnministerium genehmigter Normalvertrag zugrunde liegt.

V. Bei besonderer Dringlichkeit einer einzelnen Herstellung ist die nachträgliche Einholung des eisenbahnbehördlichen Consenses unter gleichzeitiger Rechtfertigung der Inangriffnahme des Baues gestattet.

VI. Für alle jene Anlagen, bei denen die angeführten Voraussetzungen nicht zutreffen, ist nach wie vor unter gesonderter Vorlage der Detailprojecte im Sinne der geltenden Vorschriften der Consens des Eisenbahnministeriums zu erwirken.

VII. Ebenso bleiben die Vorschriften über die Einholung des Benützungsconsenses für jede einzelne Herstellung der vorbezeichneten Art aufrecht; dem diesbezüglichen Einschreiten ist nebst dem für das Archiv der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bestimmten Pare der Ausführungspläne ein zweites Exemplar derselben dann beizuschliessen, wenn die Betheilung einer anderen staatlichen oder autonomen Behörde mit einem solchen erforderlich erscheint.

Wien, am 17. Juni 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Olmütz—Troppau: Auswechslung der Unterfahrtsbrücke in km 26·5/6: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Auswechslung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in km 26 5/6 der Linie Olmütz—Troppau durch eine gewölbte auf den 6. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 10.159/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Geleiseumgestaltung an der östlichen Einfahrt in der Station Niederdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Geleiseumgestaltung an der östlichen Einfahrt in der Station Niederdorf der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 9938/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Wien: Abänderung eines Stationsnamens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 27. Juni 1897, Z. 8937/IV, die Abänderung des Stationsnamens „Gars" in „Gars-Thunau" genehmigt.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestell Duino.) Am 1. Juli wurde auf der Linie Nabresina—Cormons zwischen der Haltestelle Bivio-Duino und der Station Monfalcone die Haltestelle „Duino" für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet. [E.-M.-Z. 9731/I.]

Ausland.

Italien. (Erweiterung der Station Verona [Porta Nuova] und Verbesserung des Dienstes ebendaselbst.) Das Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel hat dem General-Inspectorate ddr Eisenbahnen ein Ansuchen der Handelskammer von Verona um Verbesserung des Dienstes in der Station Verona (Porta Nuova) wärmstens anempfohlen. Die genannte Handelskammer hat bei gleichzeitiger Betonung des Wunsches der öffentlichen städtischen Verwaltungen, die Hauptstation Porta Vescovo nach der Station Porta Nuova zu verlegen, was jedoch aus höheren ökonomischen Motiven dermalen nicht möglich ist, nachstehende Ansuchen gestellt:
1. dass die Station Porta Nuova Tour- und Retourbillets nach allen Stationen auszufolgen ermächtigt werde;
2. dass sie zur Aufnahme des Gepäcks für die directen Züge befugt sei;
3. dass der Raum vor der Fahrkartenausgabe vergrössert werde;
4. dass eine zweite Fahrkarten-Ausgabestelle zur Vermeidung des vielbeklagten Andranges und der hieraus entstehenden Verspätungen hergestellt werde.

— (Elektrische Eisenbahn Varese-Luino.) Der Provinzialrath von Como hat für diese elektrische Linie eine Subvention von 45.000 Lire votirt. Die günstigen Verhältnisse, unter welchen dieses Project entstanden ist, lassen hoffen, dass dasselbe noch im Verlaufe des nächsten Jahres zur Ausführung gelangen wird.

— (Elektrische Eisenbahn auf den Monte Figogna bei Genua.) Das Project für die elektrische Eisenbahn auf den Monte Figogna hat die Genehmigung des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten und des Oberen Comité der Eisenbahnen erlangt. Die sogenannte Guardia auf dem Monte Figogna gehört zu den bedeutendsten Wallfahrtsorten, welcher, 818 m hoch gelegen, sowohl den Genuesern, als auch den Fremden einen einzig schönen Ausblick und einen prächtigen klimatischen Curort bietet. Die Linie wird über S. Biagio, S. Pietro, Ceranesi und Livellato führen, Orte, welche sich vorzüglich zu Sommerfrischen, Ausflügen etc. eignen werden. Die Länge der Linie beträgt 6 km.

— (Elektrische Tramway Rapallo-Cicagna.) Der Ingenieur Pancrazi hat auf Rechnung der Firma Schuckert und Comp. in Nürnberg ein Project für eine elektrische Tramway Rapallo-Cicagna aufgestellt. Bei der ernsten Erwägung, welcher dieses Project unterzogen wurde, und bei dem Stande der Unterhandlungen steht zu gewärtigen, dass dasselbe auch thatsächlich zur Ausführung gelangen wird.

— (Eisenbahn Iseo-Breno.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat ein von dem Präsidenten des Provinzialausschusses der Provinz Brescia und von den Brescianer Abgeordneten vorgelegtes Ansuchen um die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn Iseo-Breno entgegengenommen und zugesichert, es der Prüfung Seitens des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten ungesäumt unterziehen lassen zu wollen.

— (Eisenbahn Rezzato-Tormini.) Am 16. Mai ist die Eisenbahn Rezzato-Tormini dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Directer Eisenbahn- und Seeverkehr zwischen Malta, Catania, Messina und Palermo.) Angesichts des regen Verkehres zwischen den bedeutenderen Städten von Sicilien und Malta hat die Verwaltung der sicilischen Eisenbahnen in der Erwägung, dass die Einführung eines directen Eisenbahn- und Seeverkehres für Personen und Gepäck zwischen Malta, Catania, Messina und Palermo für das Publicum von grossem Vortheile wäre, der Schiffahrts-Gesellschaft „Adria“ in Fiume, welche den Betrieb auf der Linie Malta—Siracus führt, die Einführung von besonderen Tour- und Retourfahrkarten mit Giltigkeit von 20 und 40 Tagen und mit einer Ermässigung von 25 und 30 pCt. der normalen Tarife beantragt, welcher Antrag von der genannten Schiffahrts-Gesellschaft auch acceptirt worden ist. Die Fahrkarten, welche für den fraglichen Verkehr zur Ausgabe gelangen, sind:

1. Messina—Syracus—Malta und retour; Catania—Syracus—Malta und retour, sowie jene in umgekehrter Richtung mit der Giltigkeitsdauer von 20 Tagen und 25 percentiger Ermässigung;
2. eine Combinirung der heute bestehenden Rundreisebillets der sicilischen Eisenbahnen mit der Seeroute Syracus—Malta und umgekehrt mit der Ermässigung von 30 pCt. und der Giltigkeit von 40 Tagen.

Von diesen Tour- und Retourfahrkarten eignen sich insbesondere die letzteren für Geschäftsleute, welche, von Malta kommend, die grösseren Handelscentren von Sicilien aufsuchen, sowie auch für Touristen, welche von Malta zur Besichtigung der Alterthümer nach Sicilien reisen; ebenso bequem wären diese Tour- und Retourbillets für Reisende, welche nach Besichtigung der hervorragenderen Städte Siciliens sich nach Malta begeben. Wegen der Einführung dieses Tour- und Retourverkehres hat sich die Direction der Sicilischen Eisenbahnen auch an das Ministerium für öffentliche Arbeiten gewendet.

— (Gemeinschaftsdienst der Eisenbahn Rezzato-Vobarno mit dem adriatischen Netze.) Für den Frachtenverkehr, und zwar auf der dermalen im Betriebe stehenden Strecke Rezzato—Tormini wurde der Gemeinschaftsdienst eingeführt. Personen und Reisegepäck sind von demselben noch ausgeschlossen.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Gesammteinnahmen der Mittelmeerbahn haben in dem Zeitraume vom 1. Juli 1896 bis zum 30. April 1897 den Betrag von 108,523.153·73 Lire, d. i. um 1,470.562·23 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, erreicht.

— (Eisenbahn Brescia-Trient.) Das Comité der Valle Sabbia für eine Eisenbahn Brescia-Trient hat im Sinne des Artikels 242 des Gesetzes vom 20. März 1865 über die öffentlichen Arbeiten um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Strecke Vobarno—Ponte Caffaro angesucht. Nach dem Projecte soll die neue Linie durch das Chiese-Thal bis Lavenone und von da bis Ponte Caffaro führen. Die Linie würde die Ortschaften Vobarno, Sabbio, Barghe, Nozza, Vestone, Lavenone und Anfo berühren.

— (Civilingenieur-Diplom für die Generale und Officiere der Genie- und Artillerietruppe.) Sowohl den Generalen und Officieren der Genie- und Artillerietruppe, welche sich im Ruhestande befinden, als auch ebensolchen activen Officieren wurde mit jüngst erschienenem königlichen Decrete unter gewissen Voraussetzungen die Ausübung der Civilingenieurbefugnisse eingeräumt und die Erlangung des Civilingenieur-Diploms zugestanden.

— (Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Nord-Mailand.) Bei der letzten Generalversammlung der Actionäre ist der Bericht des Verwaltungsrathes und der Rechnungsleger einstimmig genehmigt worden. Die Einnahmen haben im Jahre 1896, ungeachtet der ungünstigen Witterungsverhältnisse während der Reisesaison, zugenommen. Die Einnahmen betrugen 3,517.010·73 Lire, die Ausgaben 2,713.172·98 Lire, der Reingewinn betrug 906.918·14 Lire.

— (Sicilische Eisenbahnen: Anschaffung von rollendem Materiale.) Die General-Direction der sicilischen Eisenbahnen hat die staatliche Genehmigung zur Erwerbung von 30 geschlossenen Wagen für Frachten und Vieh mit Tragfähigkeit von 12 t um den Betrag von 150.000 Lire eingeholt. Diese Wagen sollen im Verkehre über die Meerenge von Messina (Traject) Verwendung finden.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Am 31. März war der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven			
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Zusammen . . .	156	—	156
II. Personenwagen			
(für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen .	5	—	5
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	68	—	68
Gemischte I. und II. Classe . . .	103	—	103
Wagen III. Classe	226	—	226
Gemischte II. und III. Classe . . .	10	—	10
(für den Localbetrieb):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Zusammen . . .	456	—	456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Closet	20	—	20
Zusammen . . .	90	—	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Frachten und Vieh, gedeckt .	1144	—	1144
„ „ offen, hochbordig . .	302	—	302
„ „ niederbordig	486	—	486
„ „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
„ „ hochbordig, à 30 t .	10	—	10
„ „ niederbordig, à 30 t .	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Zusammen . . .	2019	—	2019

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

2. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Mocole, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

7. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassino und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

2. Juli,	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	um Mitternacht
3. „	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	
5. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	
6. „	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	
7. „	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	
8. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	

Vergnügungsreisen:

4. Juli, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends. Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. Juli, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Niobe", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

4. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Urano", Capitän B. Cobol, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

7. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

8. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mitis, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . .", Capitän . . . . . ., mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. Juli, Dampfer „. . . .", Capitän . . . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterreichische Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Ritter von Mitscha, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn statt. Bei derselben waren 57 Actionäre anwesend, welche 54.909 Actien mit 5490 Stimmen vertraten. Nach dem Verwaltungsberichte hat das Geschäftsjahr 1896 auf beiden Netzen eine Steigerung des Verkehres gebracht, welche auch eine Steigerung der Betriebseinnahmen im Gefolge hatte. Auf der Linie des garantirten Netzes wurden 4,640.871 (+ 197.043) Personen bei einer Einnahme von 2,524.982 fl. (+ 71.700 fl.) befördert. Die Zahl der beförderten Personen hat sich um 4·43 pCt., die Einnahme um 2·92 pCt. erhöht. An Reisegepäck wurden 7439 (— 242) Tonnen bei einer Einnahme von 116.894 fl. (— 237 fl.) befördert. Der Güterverkehr hat sich auf 3,353.426 Tonnen (+ 144.563 Tonen) mit einer Einnahme von 8,150.842 fl. (+ 528.506 fl.) gehoben. Mehrverfrachtungen fanden statt in Getreide, Malz, Baumaterialien, Zuckerrüben, Zucker, Mahlproducten, rohen Leinen und Baumwollwaaren, Eisen, Tabak und Oelen, Minderverfrachtungen in Coaks, Melasse, Flachs, Hanf und Werg. Die Anzahl der beförderten Tonnen hat sich um 4·5 pCt., die Einnahme um 6·93 pCt. gesteigert. Bei Kohle hat das Gesammtergebniss der Frequenz und Einnahme nur wenig zugenommen. Die sonstigen Betriebseinnahmen betrugen 284.109 fl., die gesammten Betriebseinnahmen bezifferten sich daher auf 11,076.827 fl. (+ 621.055 fl.). Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 217.652 fl. (+ 18.622 fl.), für die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht 1,174.133 fl. (— 41.830 fl.), für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 2,405.938 fl. (+ 188.692 fl.), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1,296.971 fl. (+ 58.657 fl.). Die Betriebsausgaben stellten sich daher auf 5,094,693 fl. (+ 224.141 fl.). Die Betriebseinnahmen haben sich um 5·94 pCt., die Betriebsausgaben um 4·6 pCt. erhöht. Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 45·64 pCt gegen 46·2 pCt. im Vorjahre, der Betriebsüberschuss auf 5,982.134 fl. (+ 396.664 fl.) oder 9526 fl. (+ 632 fl.) per Kilometer. Der Werth der Materialvorräthe erscheint um 130.649 fl. höher ausgewiesen. Nach Abzug der Steuern und Abgaben per 937.930 fl., der Kosten der Krankenpflege per 25.221 fl., der Pachtzinse per 2467 fl., der besonderen Ausgaben, darunter der Beitrag zum Pensionsfonds mit 123.956 fl., verblieb ein Reinertrag von 4,827.117 fl. (+ 277.335 fl.). Ueber das garantirte Reinerträgniss ergab sich ein Ueberschuss von 285.387 fl., wovon die Hälfte per 142.693 fl. an die Staatsverwaltung abzuführen war.

Auf den Linien des Ergänzungsnetzes wurden 1,967.728 (— 44.591) Personen bei einer Einnahme von 986.777 fl. (+ 3144 fl.) befördert. Die Anzahl der beförderten Personen hat um 2·22 pCt. abgenommen, während sich die Einnahme aus diesem Verkehre um 0·32 pCt. erhöht hat. An Reisegepäck wurden 4221 t (— 427 t) mit einer Einnahme von 44.961 fl. (+ 2154 fl.) befördert. Der Güterverkehr hat sich auf 3,700.293 t (+ 162.695 t) mit einer Einnahme von 5,850.444 fl. (+ 107.934 fl.) gehoben. Die Anzahl der beförderten Tonnen hat sich um 4·6 pCt., die Einnahme um 1·88 pCt. gehoben. Mehrverfrachtungen fanden statt in Baumaterialien, Getreide, Malz, Zuckerrüben, Rohzucker, Eisen und Eisenwaaren, Wein, Bier, Petroleum und Oelen, Minderverfrachtungen in Coaks, Roheisen, Dünger, Melasse, Garnen und Baumwolle. In Steinkohle besserte sich der Verkehr, während er in Braunkohle stationär blieb. Die sonstigen Betriebseinnahmen betrugen 158.544 fl., die gesammten Betriebseinnahmen bezifferten sich sohin auf 7,040.726 fl. (+ 116.074 fl.). Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 137.643 fl. (+ 5995 fl.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 675.661 fl. (— 24.083 fl.), für Verkehrs- und commerciellen Dienst 1,528.523 fl. (+ 117.895 fl.), für Zugförderungs- und Werkstättendienst 638.352 fl. (+ 7207 fl.). Die Betriebsausgaben stellten sich daher auf 2,980.178 fl. (+ 107.014 fl.). Die Betriebseinnahmen haben sich um 1·67 pCt., die Betriebsausgaben um 3·72 pCt. erhöht. Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 41·76

Percent gegen 40·91 pCt. im Vorjahre, der Betriebsüberschuss auf 4,060.548 fl. (+ 9060 fl.) oder 13.077 fl. (+ 29 fl.) per Kilometer. Der Werth der Materialvorräthe erscheint um 191.149 fl. geringer ausgewiesen. Nach Abzug der Steuern per 41.676 fl., der Kosten der Krankenpflege per 15.824 fl., der Pachtzinse per 108.239 fl. und der besonderen Auslagen (darunter der Beitrag zum Pensionsfonds mit 74.568 fl.) per 116.659 fl. verblieb ein Reinertrag von 3,778.150 fl. (— 41.338 fl.).

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und beschloss, den am 1. Juli 1897 fälligen Coupon der Stammactien mit 6 fl. einzulösen und 281.305 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, ferner den am 1. Juli 1897 fälligen Coupon der Actien lit. B mit 11 fl. 75 kr., jenen der Genussscheine mit 1 fl. 75 kr. einzulösen und 40.331 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Reservefonds II wurde der Betrag von 54.836 fl., dem Verwaltungsrathe als Tantième der Betrag von 54.836 fl. zugewiesen. Der Antrag des Verwaltungsrathes, dass die §§ 4 und 25 der Pensionsstatuten dahin geändert werden, dass für die erste Einzahlung in den Pensionsfonds die 25 Percent-Quote in 36 (statt 24) Monatsraten und bei Beförderungen die 50 Percent-Quote in 24 (statt 12) Monatsraten zu leisten ist, bezw. dass auch die Pensionen in Hinkunft in im Vorhinein fälligen Raten flüssig gemacht werden, wurde angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder D. Johann Freiherr von Haimberger und Paul Ritter von Schöller, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wurden wiedergewählt, sowie das cooptirte Verwaltungsrathsmitglied Constantin Graf Gatterburg bestätigt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Regierungsrath Dr. Josef Mitscha Ritter von Maerheim zum Präsidenten und Theodor Ritter von Taussig zum Vicepräsidenten, ferner als Mitglieder des Comité Dr. Ritter von Mitscha, Ritter von Taussig und Ritter von Schenk wiedergewählt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Theodor R. v. Taussig die diesjährige (46.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südnorddeutschen Verbindungsbahn statt. Bei derselben waren 30 Actionäre erschienen, welche 16.220 Actien mit 688 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat sich im Verwaltungsjahre der Personenverkehr auf eine Frequenz von 2,363.113 (+ 144.886) Personen mit einer Einnahme von 726.512 (+ 29.237) fl. gehoben. Die Anzahl der beförderten Personen ist sohin um 6·5 pCt., die Einnahme um 4·2 pCt. gestiegen. An Reisegepäck wurden 4867 t (— 115 t) bei einer Einnahme von 27.199 (— 570) fl. befördert. Der Güterverkehr ist auf 1,923.993 t (+ 58.920 t oder 3·2 pCt.) mit einer Einnahme von 2,981.038 fl. (+ 97.737 fl. oder 3·3 pCt.) gestiegen. Mehrverfrachtungen fanden statt in Getreide, Malz, Zuckerrüben, Rohzucker, Petroleum, Eisen- und Stahlwaaren, Minderverfrachtungen in Coaks, Flachs, Hanf, Werg, Baumwolle, Garne, Melasse, Baumwollwaaren und Roheisen. Steinkohle ergab einen kleinen Rückgang, Braunkohle blieb stationär. Die sonstigen Betriebseinnahmen betrugen 183.608 fl., die gesammten Betriebseinnahmen daher 3,918.357 (+ 112.291) fl. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 2,520.151 (+ 164.259) fl., und zwar für die allgemeine Verwaltung per 82.255 (+ 5188) fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung per 649.175 (— 26.627) fl., für Verkehrs- und commerciellen Dienst per 1,118.007 (+ 86.797) fl., für Zugförderungs- und Werkstättendienst 670.714 (+ 98.901) fl. Der Betriebsüberschuss beträgt sonach 1,398.206 (— 52.744) fl. oder 4905 (weniger 185) fl. per Kilometer. Der Betriebscoëfficient stellt sich auf 63 pCt. gegen 60·4 pCt. im Vorjahre. Der Werth der Materialvorräthe erscheint mit 501.839 (+ 62.092) fl. angegeben. Nach Abzug der Steuern, Kosten des Sanitätsdienstes und sonstiger Ausgaben verblieb ein Reinerträgniss von 896.039 fl., welches gegenüber dem garantirten Reinertrage um 961.694 (+ 91.232) fl. zurückblieb. Die Eisengiesserei in Reichenberg ergab einen Ueberschuss von 35.200 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Verwaltungsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Es wurde beschlossen, den am 1. Juli fälligen Actiencoupon mit 5 fl. einzulösen und 172.672 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurden einige Aenderungen, Pensionsstatuten betreffend, einige Einzahlungserleichterungen und die anticipative Auszahlung der Pensionsraten beschlossen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Franz Edler von Siegmund, Johann Freiherr von Liebig, Ludwig Freiherr von Oppenheimer und Eduard Redlhammer wurden wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Franz Edler von Siegmund zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Prag im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Hoffmann die diesjährige (25.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn statt. Bei derselben waren 22 Actionäre anwesend, welche 27.560 Stammactien mit 1371 Stimmen und 6420 Prioritätsactien mit 320 Stimmen vertraten. Der Verwaltungsbericht gibt Aufschluss über den Stand der Convertirung der 4perc. Obligationen, des Handels der Stammactien mit 4 pCt. Zinsen an der Wiener Börse, über die Aufnahme der gesellschaftlichen Titres unter die Zahl der bei der Oesterr.-ungar. Bank belehnbaren Effecten, über den Stand der Actienamortisirung, sowie über die Frage der Verlosung der 5perc. Goldprioritäten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, eine Dividende von 4 fl. für jede Stammactie zur Vertheilung zu bringen und 12.661 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Von dem Ueberschusse per 466.871 fl. wurden zur statutenmässigen 4perc. Verzinsung der Prioritätsactien 199.860 fl., zur Deckung der Actien-Amortisirungsquote pro 1896 31.350 fl., als Tantième für den Verwaltungsrath 7000 fl. verwendet. Die Vergütung für den Verwaltungsrath pro 1896 wurde wie im Vorjahre mit 7000 fl. bestimmt. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Theodor Freiherr von Dreifus, Dr. Heinrich Feitis und Rudolf Englert wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Freiherr von Dreifus zum Präsidenten und Dr. Feitis zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 24·45 km lange Strecke Schivelbein—Polzin der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin, von welcher die Theilstrecken Schivelbein—Simmatzig am 16. November 1896, Simmatzig—Redel am 22. December 1896, Redel—Lutzig am 17. März und Lutzig—Polzin am 1. April für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet wurden, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden, die 1·74 km lange Strecke Crampas-Sassnitz—Sassnitz Hafen der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin, welche am 1. Mai für den Gesammtverkehr eröffnet wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 37·31 Kilometer lange vollspurige Strecke Zeitz—Camburg der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, von welcher die 3·73 km lange Strecke Zeitz—Groitzschen am 1. April für den Wagenladungsverkehr und die Reststrecke (und damit die ganze Linie) am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Juni allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Präsident der Seebehörde in Triest Ernst Becher den kgl. preussischen Kronen-Orden zweiter Classe mit dem Sterne,

der Hofrath und Generaldirector-Stellvertreter der Südbahn-Gesellschaft im Ruhestande Heinrich Ritter Pfeiffer von Wellheim in Wien das Grossofficierskreuz des kgl. Ordens der Krone von Rumänien,

der Oberingenieur und Stationsvorstand der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien Johann Kremser den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden dritter Classe,

der Hafen- und Seesanitäts-Capitän in Spalato Peter Pavičić das Ritterkreuz des kgl. Ordens der Krone von Italien,

der Hauptagent der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Cattaro Christoph Conte Viscovich den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe,

der Inspector der Buschtěhrader Eisenbahn Otto Bresciani in Prag den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden vierter Classe,

der Stationschef der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Brünn Theodor Kaehlig das Ritterkreuz zweiter Classe des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens,

der Ingenieur und Bahnstations-Amtsvorstand der Oesterr. Staatsbahnen in Gmunden Anton Koller das Ritterkreuz des kgl. dänischen Danebrog-Ordens, und

die Ingenieure der Buschtěhrader Eisenbahn Victor Benesch und Hans Kassekert in Prag den fürstlich bulgarischen Civilverdienst-Orden fünfter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.)

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Juli 1897 wird die zwischen den Stationen Wodňan-Stadt und Barau in km 7·9—8·0 der Localbahn Wodňan-Prachatitz gelegene Haltestelle Pražak für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten, sowie die Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege durch das Zugspersonale im Zuge statt.

Pilsen, am 28. Juni 1897. [467]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II.

Zu dem vom 1. Februar 1894 im obbezeichneten Verkehre giltigen Tarife, Theil II, für Holz, Rinden etc. gelangt am 1. August 1897 der Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält:

1. Aufnahme neuer Stationen in die Ausnahmetarife A und B.
2. Aufnahme neuer Stationen in die Ausnahmetarife C und D.
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Sonstige Aenderungen, bezw. Ergänzungen.
6. Druckfehler-Berichtigungen.

Durch diesen Nachtrag eintretende Tariferhöhungen haben erst vom 15. August 1897 an Giltigkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich.

Budapest, am 1. Juli 1897. [468]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Im inneren Verkehre der Bayerischen Staatseisenbahnen wird der Frachtberechnung für mehr als 7 bis 11 m lange unausziehbare Feuerwehranstellleitern mit oder ohne Stützstangen anstatt des im § 19 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Nachtrag IV vom 1. April 1897 zu Heft C des Bayerischen Localtarifes vom 1. April 1895) vorgesehenen Mindestgewichtes von 1500 kg ein solches von 500 kg zu Grunde gelegt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit der voraussichtlich im Juli 1897 stattfindenden Eröffnung der Localbahntheilstrecke Altötting—Burghausen wird der im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 13 vom 31. März 1897 veröffentlichte Kilometerzeiger durch den nachstehenden ersetzt:

Von und nach	Mühldorf	Mühldorf-Ehring	Tüssling	Altötting	Kastl	Burgkirchen	Pirach	Raitenhaslach	Burghausen
	Kilometer								
Station Mühldorf	.	4	8	13	18	21	24	27	29
Halteplatz Mühldorf-Ehring .	4	.	4	9	14	17	21	23	26
Haltestelle Tüssling	8	4	.	6	11	14	17	20	22
Haltestelle Altötting	13	9	6	.	5	8	12	14	17
Haltestelle Kastl	18	14	11	5	.	3	7	9	12
Haltestelle Burgkirchen . .	21	17	14	8	3	.	4	6	9
Haltestelle Pirach	24	21	17	12	7	4	.	3	5
Halteplatz Raitenhaslach . .	27	23	20	14	9	6	3	.	3
Station Burghausen	29	26	22	17	12	9	5	3	.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Süddeutschland mit Umschlag in Passau. (Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes II für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr.) Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten (ausgenommen Kleie), Malz und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10.000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die mit Umschlag in Passau giltigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. II für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. Juli 1892 im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahngebühr als Nebengebühr.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Am Lastenbahnhofe in der Station St. Pölten der Bahnlinie Wien—Salzburg gelangt im heurigen Jahre ein neues Platzinspectionsgebäude zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 8600 an einen Unternehmer vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung am Westbahnhofe, im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **14. Juli 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Kreuzern					
1303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z. 1 der Güterclassification im Tarife. Theil I, vom 1. Jänner 1893	Dymokur	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	16·8	13·4	3·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Dětenic				10·4	8·3	2·1			
					Domausnice				12·2	9·7	2·5			
					Fürstenbruck				15·4	12·3	3·1			
					Hejkovic				12·0	9·6	2·4			
					Jičin				11·8	9·4	2·4			
					Jičiňoves				9·8	7·8	2·0			
					Königstadtl				5·5	4·9	0·6			
					Kopidlno				8·6	6·9	1·7			
					Křinec				5·2	4·6	0·6			
					Libáň-Psinic				9·6	7·7	1·9			
					Nemyčoves				10·8	8·6	2·2			
					Nimburg St.E.G.				8·8	7·0	1·8			
					Obrubce				14·2	11·3	2·9			
					Ronov-Woskořinek				6·4	5·4	1·0			
					Rožďalovic				6·7	5·6	1·1			
					Staré-Místo				11·2	10·2	1·0			
					Taxis-Dobrovic				14·0	12·0	2·0			
					Unter-Bautzen				13·4	10·7	2·7			
					Žerčice				13·0	10·4	2·6			
1304	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen etc. der Position E. 6, 7, 8 u. 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Segen-Gottes	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	a) 72·2 kr. b) 64·4 kr.	a) 70·7 kr. b) 58·2 kr.	a) 1·5 kr. b) 6·2 kr.	Im Kartirungswege		
					Stadlau				a) 68·1 kr. b) 59·9 kr.	a) 66·2 kr. b) 54·9 kr.	a) 1·9 kr. b) 5·0 kr.			
1305	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Milchgefässe, leer retourgehende, bei Aufgabe als Eilgut	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Drahócz (Haltestelle)	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Eilgüter. Die Aufgabe, bezw. Auslösung der Sendungen hat in Kosztolany zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Frachtsätze	161 Heller		Im Kartirungswege		Die ämtliche Gewichtsfeststellung erfolgt in Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
			Milch, bei Aufgabe als Eilgut	Drahócz (Haltestelle)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)					202 Heller				
1306	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Rübenzucker und Rohzucker), dann Candiszucker	Angern	Marchegg transito (für Sendungen nach Tótmegyer und den darüber hinausgelegenen ungarischen Stationen)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1307	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Stammholz und Schleifholz aus der Pos. H—20, 1, sowie Schleifholz der Pos. H—20, 8, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tachau	Josefihütte	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	15 kr. ö. W. = 30 h	26 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1308	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**		a) Eisenbahn-Oberbaumaterialien, eiserne Brückenbestandtheile, Centralweichenstellapparate und Ausrüstungsgegenstände b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Kienberg-Gaming oder Gross-Hollenstein	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Ybbsthalbahn oder für dieselbe bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bau- oder Localbahnunternehmung als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Ad a) 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg. Ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichneten Unternehmungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1309	**Südbahn-Gesellschaft**		Mais und das hieraus erzeugte Mehl (Polentamehl)	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld trans. (jedoch exclusive Zaprešić — Sziszek und Fiume) Csáktornya	Csáktornya Innsbruck Trento und Roveredo	Für Mehl (Polentamehl) in jedem Gewichte, für Mais bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Mais, bezw. Mehl (Polentamehl), welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mehl (Polentamehl), bezw. Mais sich deckt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km plus je 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg und plus ungarischer Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller aufzurunden sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Mais, denen bezüglich des Mehles (Polentamehles) die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1897 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
25 provisorische Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	fl. 1.—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1897
20 provisorische Weichenwächter		fl. —.80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
32 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		fl. 1.30, resp. fl. 1.—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
10 Locomotivheizer		fl. —.90 bis fl. 1.—	Bei voller Dienstleistung auf der Locomotive Fahrgelder circa 15 fl. und Prämienbezug circa 6 fl. per Monat. Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	Circa 1 Jahr	Aus der Dienstinstruction für Locomotivheizer und den Vorschriften für Signalisirung und für den Verschubdienst		
10 provisorische Kanzleidiener		fl. 1.— bis fl. 1.30	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		
4 Diurnisten		fl. 1.50		Entsprechende Schulbildung, schöne Handschrift und nachweisbare Praxis bei Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Expedit oder Registratur)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den einschlägigen Dienstinstructionen		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte" enthalten. Nach zurückgelegter zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die eine vollständige Mittelschule absolvirt und die Maturitätsprüfung abgelegt haben, als **Beamte**, die anderen als Unterbeamte (**Kanzlisten**) stabilisirt. Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. Wien, 8. Juli 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897*) für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Konrad Forcher von Ainbach in St. Peter ob Judenburg im Vereine mit dem Werksbesitzer Hans Offner in Wolfsberg, dem Bürgermeister und Landtags-Abgeordneten Ernst Herbert-Kerchnawe in Wolfsberg und dem Regierungsrathe Udo Schulz, Generalbevollmächtigten der Grafen Hugo, Lazy und Arthur Henckel von Donnersmarck, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe der nachbezeichneten, als Hauptbahnen zweiten Ranges auszuführenden Eisenbahnen, und zwar:

1. von der Station Zeltweg der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf über Weisskirchen, St. Peter-Reichenfels, St. Leonhard und Twimberg (Preblau) zur Station Wolfsberg der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg und
2. von der Station Unterdrauburg der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste über Windisch-Graz, St. Martin und Missling zur Station Wöllan der Localbahn Cilli-Wöllan

in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen geniessen die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirten Eisenbahnen wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von höchstens 6,400.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 272.000 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Prioritätsanlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugeben.

---

*) Enthalten in dem am 1. Juli 1897 ausgegebenen LXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 152.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahnen die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahnen noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das aufzunehmende Prioritätsanlehen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahnen ist ehestens zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertigen Bahnen sind sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahnen haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution von 20.000 fl. ö. W. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen und den sonstigen diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahnen erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Dienstesstelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 76 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 6,400.000 fl. ö. W. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Betrage und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahnen einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) — sofern die Staatsverwaltung in einzelnen Fällen nicht eine Ausnahme bewilligen sollte — österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahnen wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge eines solchen Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und die sonst etwa von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Diese Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungs-

erklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahnen bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Punkt 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahnen bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, den 22. Juni 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurigen Bahnlinien mit Dampfbetrieb a) Zeltweg—Wolfsberg und b) Unter-Drauburg—Wöllan.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Bahnen von Zeltweg nach Wolfsberg und von Unter-Drauburg nach Wöllan sind als Hauptbahnen zweiten Ranges und eingeleisig mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

a) Zeltweg — Wolfsberg.

Die circa 51 km lange Bahn zweigt am westlichen Ende der Station Zeltweg der k. k. Staatsbahnlinie St. Michael—Villach ab, übersetzt südlich dieser Station den Murfluss und ersteigt sodann, den Thaläufen des Granitzen- und des Lauslingbaches aufwärts folgend, unter Berührung der Ortsgebiete von Weisskirchen, Eppenstein und Kathal den die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Mur und der Drau bildenden Obdacher Sattel. In ihrem weiteren Zuge überschreitet die Bahn nächst dem Taxwirt die Landesgrenze zwischen Steiermark und Kärnten, geht dann in das Thal des Lavantflusses über und berührt, diesem letzteren folgend, die Ortsgebiete von St. Peter, Reichenfels, St. Leonhard, Twimberg (Preblau) und St. Gertrud, um in der Station Wolfsberg den Anschluss an die nach Unter-Drauburg führende Staatsbahnlinie zu erreichen.

b) Unter-Drauburg — Wöllan.

Die circa 37 km lange Bahn zweigt im Südwesten der Station Unter-Drauburg der Strecke Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn, und zwar aus der daselbst ausgehenden k. k. Staatsbahnlinie Unter-Drauburg—Wolfsberg ab, unterfährt unmittelbar darauf den Bahnkörper der erstgenannten Strecke und führt, dem Thallaufe des Misslingbaches aufwärts folgend, nach Windischgraz. Von hier aus ersteigt die Bahn mit Berührung der Ortsgebiete von St. Martin, Dobrava und St. Jilgen die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Save und der Drau, an deren Culminationspunkt die Station Missling angelegt wird, senkt sich dann in das Thalgebiet des Paakbaches und gelangt, an den Lehnen dieses Thales sich entwickelnd, zum Anschlusse an die Station Wöllan der bestehenden, nach Cilli führenden Localbahn.

Die unmittelbar vor der Einmündung in die k. k. Staatsbahn, bezw. in die Linie Marburg—Franzensfeste der Südbahn bei Unter-Drauburg herzustellende Strecke der neuen Bahn ist derart zu gestalten, dass zwischen der Bahnlinie Unter-Drauburg—Wöllan und der k. k. Staatsbahnlinie Unter-Drauburg—Wolfsberg eine Verbindungscurve, sowie im Zuge der Bahnlinie Unter-Drauburg—Wöllan im Gebiete von Ottischnig eine den Verkehrsanforderungen entsprechende Uebergangsstation jederzeit hergestellt werden kann.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der in Rede stehenden Bahnlinien in die bestehenden Stationen Zeltweg, Wolfsberg, Unter-Drauburg und Wöllan der Anschlussbahnen daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. mit dem steiermärkischen Landesausschusse anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahnen mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im Artikel IX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über die Seitens der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung bezüglich neuer Bahnen niederer Ordnung zu gewährenden Erleichterungen und Begünstigungen zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahnen und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen nach Massgabe der diesbezüglich vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmsweise kann auch ein Bogenhalbmesser von mindestens 180 m, jedoch nur an jenen Stellen zur Anwendung gelangen, wo dies bereits in den der politischen Begehung unterzogenen, vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojecten vorgesehen war.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Strecke Zeltweg—Wolfsberg 25 Permille, für jene von Unterdrauburg nach Wöllan 23 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in den Anschluss- und Kreuzungsstationen, sowie bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, ferner bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Die Unterfahrung der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft durch die Bahnlinie Unterdrauburg—Wöllan ist im Einvernehmen mit der Verwaltung der genannten Gesellschaft auszuführen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen für die Strecke Zeltweg—Wolfsberg nach dem Oberbausysteme XI der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 31·72 kg Gewicht per laufendes Meter und für die Strecke Unterdrauburg—Wöllan nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Bei dem erstgenannten Oberbausysteme sind 16 Schwellen auf eine Schienenlänge von 12·5 m, bei dem zweitgenannten Systeme 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m zu verlegen.

Sämmtliche Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, wenigstens 15 cm obere, 25 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In Abweichung von den obbezeichneten Oberbautypen wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die normalmässig vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen vorläufig in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird vorläufig auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In den Stationen sind nach Massgabe des mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu pflegenden Einvernehmens Centralweichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen auszuführen, weiters sind in den Kreuzungsstationen Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen.

Die Bahnen sind mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind für beide Bahnlinien mindestens anzuschaffen:

1. 6 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen.
2. 20 Personenwagen.
3. 6 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).
4. 68 Güterwagen verschiedener Gattungen.
5. 3 Schneepflüge.
6. 3 Draisinen.
7. 10 Bahnwagen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven, bezw. Tender erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 40 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 60 Percent Handbremsen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

15. Spätere Ausgestaltung der Bahnlinien.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls dies in Folge der Verkehrsbedeutung der Bahnen seinerzeit vom k. k. Eisenbahnministerium als nothwendig befunden werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Insofern nicht der im § 14, 2. Absatz, der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897 vorgesehene Fall eintritt, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirten Bahnen Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf den concessionirten Bahnen die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahnen auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 22. Juni 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Dobrowitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für einen durch den Stationsvorstand B. Freund in der Station Dobrowitz der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau aufgestellten Kohlenschuppen nachträglich im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.113/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Rampenumgestaltungen in km 50·096 und 50·340: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schwaz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Rampenumgestaltungen in km 50·096 und 50·340 der Linie Kufstein—Ala auf den 10. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 9163.]

— (Linie Wien—Triest: Rampenumgestaltungen in km 401·995 und 403·900: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Littai hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Rampenumgestaltungen in km 401·995 und 403·900 der Linie Wien—Triest auf den 12. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 9100.]

Projectirte Kleinbahn Payerbach - Hirschwang mit Abzweigung nach Prein. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 8. Jänner vorgenommenen Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Payerbach-Reichenau der Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Hirschwang mit der Abzweigung nach Prein hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 2402/I.]

Projectirte Localbahn Kufstein-Kössen. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 20. und 21. April durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Kufstein der Südbahn-Gesellschaft nach Kössen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 6911/I.]

Localbahn Wodňan-Moldauthein. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Detailprojectes der Localbahn Wodňan-Moldauthein auf den 20. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 9897/I.]

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Herstellung eines Schleppgeleises vom Localbahnhof Mähr.-Ostrau zur Grundparcelle des Julius Schmelz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project zur Herstellung eines von den bestehenden Geleisen des Localbahnhofes in M.-Ostrau abzweigenden und auf die Grundparcelle des Julius Schmelz führenden Schleppgeleises im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9384/IV.]

Ausland.

Italien. (Project einer Hochbahn in Neapel.) Der Ingenieur Alfred Minieri hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Project einer Hochbahn vorgelegt, welche den Zweck haben soll, die Stationen der verschiedenen Localbahnen mit dem Centrum von Neapel zu verbinden. Der genannte Ingenieur hat angesucht, es möge das Project Seitens des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten einer Prüfung unterzogen und ihm im Falle der Genehmigung die Concession zum Baue und Betriebe ertheilt werden. Die Hochbahn würde in Piazzeta del Sacramento beginnen und in Via del Pascone abschliessen, 3·20 km lang sein, einen Minimalcurvenradius von 72 m und eine Maximalsteigung von 21 Permille haben. Die Kosten sind auf 1,420.000 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Brescia-Trient.) Vor Kurzem hat in Brescia eine Conferenz des Comité des Valle Sabbia für eine Eisenbahn Brescia-Trient, welches seine Arbeiten hinsichtlich der Verlängerung der Linie Rezzato—Vobarno bereits begonnen hatte, mit dem neuen Comité für eine elektrische Tramway Brescia-S. Eusebio - Ponte Caffaro stattgefunden. Nach erschöpfenden Erörterungen, aus welchen die überwiegenden Vortheile des letzteren Projectes sowohl hinsichtlich der Länge der Linie als auch hinsichtlich des Anschlusses an die Trienter Localbahnen hervorging, wurde das Aufgehen der zwei Comités in eines beschlossen, um gemeinsam an die Durchführung des Projectes der elektrischen Eisenbahn zu schreiten.

— (Eisenbahn Treviso—Belluno.) Eine italienisch-schweizerische Gesellschaft hat der betriebführenden Eisenbahn-Gesellschaft ein Project vorgelegt, welches die Umwandlung des gegenwärtigen Betriebes auf der Linie Treviso—Belluno in einen elektrischen bezweckt. Es handelt sich hier um eine normalspurige Localbahn in der Länge von 86 km, welche von Treviso längs des Ufers der Piave nach Belluno führt. Die Gesellschaft würde einen aus dem Alleghe-See bei Cadore sich ergiessenden Wasserfall benützen, welcher 132 m hoch ist und 3 m³ Wasser in der Secunde liefert. Die constante Wasserkraft beträgt 6000 Pferdekräfte. Dieselbe wurde bereits von der nämlichen Gesellschaft zum Theil für die elektrische Anlage von Agordo in Anspruch genommen. Das Project wurde von der betriebführenden Adriatischen Eisenbahn, wie es scheint, freudig aufgenommen, weil durch dasselbe die Förderung ungemein verbilligt würde, und es ist daher zu gewärtigen, dass binnen kurzer Zeit die Linie Treviso—Belluno vollständig elektrisch betrieben werden wird.

— (Elektrische Eisenbahn Castellanza-Mornate-Cairate.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat über ein Ansuchen um die Concession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn Castellanza-Mornate-Cairate sein zustimmendes Gutachten abgegeben.

— (Tramway Gallarate-Castano.) Schon vor einiger Zeit wurde von einem Projecte gesprochen, welches die Verbindung von Gallarate mit Castano und mittelst der Novara-Seregno auch mit Piemont zum Gegenstande hatte. Eine Gruppe von Industriellen aus Gallarate, Castano und Cuggiono hatte sich auch schon als Comité constituirt, um dieses Project zur Ausführung zu bringen, aber Schwierigkeiten mehr technischer als finanzieller Natur standen derselben im Wege. Nun sollen diese Schwierigkeiten beseitigt sein. Die 15 km lange Linie wird auf der Provinzialstrasse nach Berührung von Samarate bis Lonate Pozzolo und dann theilweise auch auf eigenem Grund und Boden bis Castano Primo führen. Die Kosten werden einschliesslich des rollenden Materials 300.000 Lire betragen und mit Actien à 100 Lire gedeckt werden. Das Project wurde von dem Ingenieur Scotti aus Castano verfertigt.

— (Reorganisation des königlichen General-Inspectorates der Eisenbahnen.) Wie wir dem „Giornale dei Lavori Pubblici" entnehmen, steht eine Reorganisation des königlichen General-Inspectorates der Eisenbahnen unmittelbar bevor. Das technische Personale soll dem Civilgeniecorps einverleibt werden, während das administrative Personale in der Centralverwaltung aufgehen soll.

— (Tarifermässigung für Frachten mit der Bestimmung nach dem Orient.) Der Präsident des Consortiums für den Handel mit dem äussersten Orient hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten und beim Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel Schritte unternommen, damit Seitens der Adriatischen Eisenbahn für Transporte von Frachten mit der Bestimmung nach den Märkten des äussersten Orients in dem Masse die Tarife herabgesetzt werden, dass der italienische Handel wenigstens den anderen Staaten gegenüber nicht ungünstiger gestellt sei, und erscheint es deshalb nach dem „Giornale dei Lavori Pubblici" empfehlenswerth, auf der Adriatischen Linie jene Erleichterungen eintreten zu lassen, welche jene Frachten geniessen, die von Venedig (Venezia Marittima) nach den über den Suezcanal und Gibraltar hinaus gelegenen Seehäfen bestimmt sind.

— (Rundreiseverkehr auf dem Gardasee und den einmündenden Eisenbahnen.) Ueber Antrag der Schiffahrts-Gesellschaft auf dem Gardasee hat die Adriatische Eisenbahn nach gepflogenem Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, die staatliche Genehmigung vorausgesetzt, die Einführung von zwei neuen Rundreisen beschlossen, und zwar:

a) Riva—Desenzano—Mailand—Verona—Ala—Mori—Riva;
b) Riva—Desenzano—Venedig—Verona—Ala—Mori—Riva.

Die betreffenden Rundreisebillets hätten eine Giltigkeitsdauer von fünf Tagen.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) In dem Zeitraume vom 1. Juli 1896 bis zum 31. März 1897 beliefen sich die Approximativeinnahmen der Sicilischen Eisenbahnen auf 7,959.705 Lire, um 180.446 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Die Adriatische Eisenbahn hat in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 10. April 1897 eine Approximativeinnahme von 26,965.153·57 Lire erzielt, d. i. um 1,929.709·27 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localschiffsverbindung zwischen Vukovár und Neusatz.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt bekannt, dass ihr Localdampfer „Drau" zwischen Vukovár und Neusatz täglich, mit Ausnahme des Mittwochs — also auch Sonntag — verkehren wird. — Hiemit erscheint eine den gleichen Gegenstand betreffende Notiz in Nr. 72, Seite 1313, richtiggestellt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Paul Széchényi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Blatt Nr. 78 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge schliesst die Bilanz mit einem Reingewinne von fl. 381.000 ab, was einer 7·6percent. Verzinsung des fl. 5,000.000 betragenden Actiencapitals entspricht. Hiebei ist zu berücksichtigen, dass, nachdem der ausgewiesene Gewinn die Auszahlung einer höheren als 5percentigen Dividende gestattet, die Gesellschaft die ihr für den entgegengesetzten Fall zugesicherte Mehrsubvention von fl. 50.000 selbstverständlich nicht in Anspruch nimmt. Ferner ist es für die Beurtheilung der vorjährigen Ergebnisse von Wichtigkeit, dass von der der Gesellschaft zukommenden Subvention von fl. 400.000 nicht der volle Betrag unter den Jahreserträgnissen verrechnet, sondern ein Betrag von circa fl. 40.000 dem Separat-Reserveconto zugeführt wurde, welches damit die Höhe von fl. 400.000 erreicht hat. Das befriedigende Resultat des verflossenen Jahres wurde durch den günstigen Wasserstand gefördert, welcher den unbehinderten Verkehr der Fahrzeuge während des grössten Theiles des Jahres ermöglichte. Die Gesellschaft hat nunmehr alle ihr vertragsmässig obliegendeu Fahrten in ihrer ganzen Ausdehnung aufgenommen und alle Vorkehrungen getroffen, um dem Publicum ihre Dienste für den Transport von Massengütern auf der Donau von Galatz bis Regensburg, ferner auf den schiffbaren Theilen der Theiss, Drau und Save zur Verfügung stellen zu können. Die Gesellschaft hat bisher 17 Dampfer, 131 Schleppe und 38 Pontons mit einem Gesammtwerthe von fl. 6,332.000 erbauen lassen. Die Báziáser Werkstätte derselben wird vergrössert und nach Orsova verlegt, die Werkstätte in Raab entsprechend vergrössert. Auch hat die Gesellschaft nach allen Richtungen Vorkehrungen getroffen, damit der Umschlagverkehr in Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg aufgenommen werden könne. Hiebei hat dieselbe auch im Inter-

esse der Privatschiffer Remorqueage betrieben. Mit Inbegriff des von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, jenes der Raaber Dampfschiffahrts-Gesellschaft und mehreren Privat-Schiffahrtsunternehmungen übernommenen und des neu angeschafften schwimmenden Materials besteht der gesellschaftliche Schiffspark aus 43 Dampfern mit circa 16.000 Pferdekräften und circa 225 Schleppschiffen mit über 1,000.000 Centner Tragfähigkeit. Nach Kenntnissnahme des Berichtes genehmigte die Generalversammlung den Antrag der Direction bezüglich der Gewinnvertheilung, wonach der ausgewiesene Reinertrag per fl. 381.821·59 um den vom Jahre 1895 vorgetragenen Gewinnsaldo per fl. 32.614·69 zu kürzen ist. Von den verbleibenden fl. 349.206·90 ist laut § 43 der Statuten in Abzug zu bringen: 5 pCt. zu Gunsten des Reservefonds fl. 17.460·35, 3 pCt. Tantième der Direction fl. 10.476·20 = fl. 27.936·55, so dass der Generalversammlung fl. 321.270·35, resp. zuzüglich des gekürzten Gewinnvortrages von fl. 32.614·69, zusammen fl. 353.885·04 zur Verfügung standen; hievon wurden 1. zur Einlösung der Dividendencoupons für das zweite Betriebsjahr à fl. 5·50 = fl. 275.000, 2. auf Grund des § 20 des gesetzlich inartikulirten Vertrages für den dem Staatsärar zustehenden Gewinnantheil fl. 6250, 3. für den zu creirenden Beamten-Pensionsfonds fl. 10.000, 4. zur Ergänzung des Assecuranz-Reservefonds auf fl. 50.000 fl. 10.333·30, zusammen fl. 301.583·30 verwendet und der Rest von fl. 52.301·74 wird als Gewinnvortrag für das Betriebsjahr 1897 verbucht. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften, und wurde der Directionspräsident Graf Paul Széchényi in dieser Function wieder bestätigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes Theodor Ritter von Taussig die diesjährige (42.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 61 Actionäre erschienen, welche 78.840 Actien mit 1425 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich die Betriebsergebnisse der gesellschaftlichen Unternehmungen im Jahre 1896 als günstige dar. Der Personenverkehr brachte eine Mehreinnahme von 154.320 fl. oder 2·68 pCt., die Anzahl der beförderten Personen hat um 170.667 oder 1·86 pCt. zugenommen. Aus dem Gepäcksverkehre resultirte eine Mehreinnahme von 15.188 fl. oder 5·4 pCt., aus dem Eilgutverkehre eine Mehreinnahme von 14.538 fl. oder 1·27 pCt. Im Frachtenverkehre wurde der Ausfall des Vorjahres vollständig hereingebracht. Die Transportmenge nahm um 562·869 t oder 6·44 pCt., die Einnahme um 1,677.928 fl. oder 9·06 pCt. zu. Die günstigen Resultate aus dem Frachtenverkehre sind grossentheils dem Aufschwunge des Getreideverkehres in Folge der guten Ernte zuzuschreiben. Gerste und Malz allein brachten eine Zunahme von 154.420 t. Auch der Mahlverkehr ergab eine Transportzunahme. Kohle und Coaks ergaben einen geringen Minderverkehr. Ein empfindlicher Rückgang ist bei Zucker und im Viehverkehre zu verzeichnen. Der Localverkehr hat eine stetig zunehmende Entwicklung ausgewiesen. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 27,710.448 fl. (+ 1,871.612 fl. oder 7·24 pCt.), per Kilometer auf 20.279 fl. (gegen 18.909 fl.). Die Betriebsausgaben betrugen 11,599.591 fl. (+ 428.109 fl. oder 3·83 pCt.), per Kilometer 8489 fl. (gegen 8175 fl.). Die allgemeine Verwaltung weist eine Minderausgabe von 7199 fl., der Verkehrs- und commercielle Dienst eine Mehrausgabe von 187.969 fl., der Zugförderungs- und Werkstättendienst eine Mehrausgabe von fl. 152.925 fl., der Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst eine Mehrausgabe von 94.413 fl. aus. Der Betriebsüberschuss betrug sonach 16,110.857 fl. (+ 1,443.503 fl.), der Betriebscoëfficient stellte sich auf 41·86 pCt. gegen 43·24 pCt. Nach Abzug der öffentlichen Abgaben und Beiträge ergab sich ein Ueberschuss von 12,949.576 fl. (+ 1,386.806 fl.). Die Staatsgarantie für das Ergänzungsnetz wurde in der Höhe von 364.725 fl. (— 341.572 fl.) in Anspruch genommen. Die übrigen gesellschaftlichen Unternehmungen wiesen mit Ausnahme der Wiener Maschinenfabrik, welche eine Mehreinnahme von 131.661 Gulden erzielte, einen Minderertrag aus, und zwar: die Kohlenwerke in Brandeisl-Kladno mit 79.592 fl. und die Werke in Ungarn mit 371.986 fl. Der Gesammtertrag bezifferte sich mit 24,654.053 fl. Nach Abzug der Verzinsungs- und Amortisationsquoten für den Obligationendienst und des Erfordernisses für die am 1. Jänner geleistete Abschlagszahlung von 12½ Frcs. per Actie stand zur Verfügung der Generalversammlung der Betrag von 5,981.746 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Versammlung beschloss ferner, dem Verwaltungsrathe den Betrag von 43.148 fl. als statutenmässige Tantième zuzuweisen, eine weitere Abschlagszahlung von 12½ Francs und eine Superdividende von 6 Frcs, (sohin eine Gesammtdividende von 31 Frcs. gegen 28 Frcs.) zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 1,195.989 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Carl Mallet und Albert Baron Wodianer wurden als Mitglieder des Budapester Verwaltungsrathes per acclamationem, ebenso die bisherigen Revisoren wiedergewählt.

In den nachfolgenden constituirenden Sitzungen des vereinigten und des Wiener Verwaltungsrathes wurden Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten beider Verwaltungsräthe, Friedrich Baron Harkanyi und Carl Mallet zu Vicepräsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes, Graf Sigismund Berchtold zum Vicepräsidenden des Wiener Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde in Wien unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Guido Freiherrn von Clauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Sectionsrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt abgehalten. Bei derselben waren 15 Actionäre anwesend, welche insgesammt 15.684 Actien mit 1560 Stimmen vertraten. Zweck dieser Generalversammlung war die Beschlussfassung über die Anträge des Verwaltungsrathes, das gesellschaftliche Actiencapital durch Ausgabe von 10.000 Stück neuer Actien à 100 fl. um den Betrag von 1,000.000 fl. ö. W. zu vermehren, die neuen Actien eventuell successive nach Massgabe des Bedarfes in einem dem Verwaltungsrathe geeignet erscheinenden Zeitpunkte zu begeben, den zu erzielenden Coursgewinn zur Stärkung der gesellschaftlichen Fonds zu verwenden und die in Folge dessen nothwendig werdenden Statutenänderungen mit der k. k. Staatsverwaltung zu vereinbaren. Die in Rede stehenden Anträge wurden Seitens der Versammlung einstimmig angenommen.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Generalversammlung.) Am 2. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Ludwig Lobmeyr und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Strakonitz-Winterberg statt. Bei derselben waren 15 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2812 Actien mit 560 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte haben sich die Betriebs- und finanziellen Ergebnisse der Unternehmung im Geschäftsjahre 1896 günstig gestaltet. Es wurden 102.079 Personen (gegen 92.414 Personen im Vorjahre) bei einer Einnahme von 28.399 fl. (gegen 28 863 fl.) befördert. Der Güterverkehr hob sich von 33.608 t auf 39.662 t, die Einnahme aus demselben von 55.567 fl. auf 63.833 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben sind auf 42.746 fl. (+ 2229 fl.) gestiegen. Der Betriebsüberschuss stellte sich auf 52.432 fl. (+ 6336 fl.). Die Staatsgarantie wurde für einen Betrag von 1828 fl. (gegen 4638 fl.) in Anspruch genommen, welcher Betrag 3·46 pCt. des garantirten Reinerträgnisses erreicht. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Versammlung beschloss ferner die Aenderung des § 38 der Statuten in dem Sinne, dass die Rückzahlung der Zinsen und Vorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie der planmässigen Tilgung der Stammactien und der Vertheilung einer Dividende an dieselben voranzugehen habe. Die bisherigen Verwaltungsraths-Mitglieder Ludwig Lobmeyr, Dr. Ernst von Lom, Franz Sladkowsky, Franz Maier, Franz Waldek Edler von Waldried wurden wieder- und an Stelle des verstorbenen Alois Nedobity der fürstlich Schwarzenberg'sche Forstmeister J. Brzohrad neugewählt. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Herrenhaus-Mitglied Ludwig Lobmeyr zum Präsidenten und Regierungs-Verwaltungsrath Dr. Ignaz Mikosch zum Vicepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 8750/I.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Czernowitz wurde am 6. März bei der Firma:

„Bukowinaer Localbahnen"

eingetragen, dass in Folge Ablebens der Verwaltungsraths-Mitglieder Adolf Springer und Alexander Ritter von Jasinski deren Rechte zur Firmazeichnung erloschen sind.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 2. Juli herausgegebene CXXVII. Stück enthält unter

Nr. 3297: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 21. Juni 1897, Z. 81.574/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Krupa gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 3. Juli herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3298: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 30. Juni 1897, Z. 10.091, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus mehreren politischen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 5. Juli herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3299: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 1. Juli 1897, Z. 22.541, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 3300: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 26. Juni 1897, Z. 52.849, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3301: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 28. Juni 1897, Z. 24.401, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 3302: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. Juni 1897, Z. 12.342, betreffend das Verbot der Abhaltung von Klauenviehmärkten und des Ein- und Ausladens von Klauenvieh in Gurahumora.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Mai 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1778·96	202·01	1162·16	818·81	1090·17	1284·07	1283·56	1090·68
Roggen	1145·48	915·78	1062·50	998·76	1686·81	100·30	100·30	1686·81
Gerste	960·97	13·99	705·78	269·18	3781·38	—	434·77	3346·61
Hafer	—	285·10	104·10	181·00	202·26	100·75	244·86	58·15
Erbsen	728·15	211·63	637·40	302·38	505·25	—	—	505·25
Bohnen	717·72	364·83	285·55	797·00	32·24	—	—	32·24
Raps	124·28	-	100·92	23·36	2·21	—	—	2·21
Wicken	134·53	18·12	60·00	92·65	86·74	43·55	—	130·29
Leinsaat	8·04	—	—	8·04	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	-	—	—
Mohn	63·75	—	—	63·75	134·64	—	20·00	114·64
Kleesaat	232·44	7·07	108·91	130·60	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	3132·30	390·25	791·24	2731·31	548·92	202 87	159·11	592·68
Zusammen	9165·94	2408·78	5018·56	6556·16	8070·62	1731·54	2242·60	7559·56
Versicherungswerth ö.W. fl.	108.960	18.442	46.474	809·28	98.753	15.595	21.312	93.036
Spiritus	—		—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—		—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	32	2	4	30	9	4	—	13
Versicherungswerth ö.W. fl.	44.937	2.230	3.450	43.717	9.190	7.000	—	16.190
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	29	—	4	25	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	39.991	-	3:450	36.541	3.431	—	—	3.431
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	27.520	-	2.300	25.220	1.634	—	—	1.634
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Directe Kartirungs-Frachtsätze für Getreide und Malz nach Stadlau via Süssenbrunn.

Mit 1. August 1897 gelangen directe Kartirungs-Frachtsätze für Getreide und Malz von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stadlau via Süssenbrunn an Stelle der vom 15. März 1894 giltigen Kartirungs-Frachtsätze zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungs-Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Wien, am 2. Juli 1897. [469]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Theiles II, Heft 2 (Getreidetarif).

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897 gelangt das Tarifheft 2 vom 1. Juni 1895 zur Aufhebung. An Stelle desselben tritt ein neues, durch Einbeziehung rumänischer und deutscher Stationen erweitertes Tarifheft, welches zum Preise von 105 Hellern pro Exemplar von den betheiligten Bahnen und Abfertigungsstellen bezogen werden kann. Das neue Tarifheft enthält gegenüber den bisherigen Tarifsätzen fast durchwegs Ermässigungen.

Erhöhungen treten nur bei den Sätzen des bisherigen Ausnahmetarifes Nr. 6 B für Bohnen zur Ausfuhr über See ein. Die erhöhten Frachtsätze erlangen erst am 1. September 1897 Giltigkeit.

Wien, am 4. Juli 1897. [470]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Karlsruhe Westbahnhof in die ausseritalienischen Ausnahmetarife Nr. 2, 5, 10, 17, 20, 22, 23, 27 und 30.
Einbeziehung der Station Forli in den italienischen Ausnahmetarif Nr. 11 für Wein etc.

Mit 1. August 1897 wird die Station Karlsruhe Westbahnhof mit den nachstehend verzeichneten Frachtsätzen in den Deutsch-Italienischen Güterverkehr aufgenommen:

		Ausnahmetarif Nr. 2 nach Italien										
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l
		Francs pro 1000 Kilogramm										
Karlsruhe (Westbhf.)	Pino	75·01	65·43	65·43	65·43	29·88	29·88	29·88	21·04	17·30	15·67	15·67
	Chiasso	79·91	69·93	69·93	69·63	32·60	32·60	32·60	22·94	18·71	16·99	16·99
	Peri	70·89	56·09	48·49	44·49	41·31	39·31	35·31	28·93	24·72	22·02	20·74

		Ausnahmetarif Nr.															
		5		10	11		17		20		22		23	27			30
		a	b		a	b	a	b	a	b	a	b		a	b	c	
		Francs pro 1000 Kilogramm															
Karlsruhe (Westbh.)	Pino	33·13	26·82	27·71	24·99	27·71	28·10	25·37	28·10	33·82	33·13	26·82	33·22	46·66	39·90	30·84	16·53
	Chiasso	35·46	28·71	29·69	26·75	29·69	30·30	27·35	30·30	36·46	35·46	28·71	35·42	50·31	42·98	33·26	17·85
	Peri	45·09	36·52	41·64	33·63	37·53	41·25	37·20	41·25	43·38	45·09	36·52	50·24	53·87	44·33	39·61	23·75

Weiters wird mit dem gleichen Tage die Station Forli in den italienischen Ausnahmetarif Nr. 11 für Wein etc. zu nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

		5 t	7 t
		Francs pro 1000 kg	
Forli	Chiasso	17·96	14·57
	Peri	13·15	10·86

Wien, am 1. Juli 1897. [471]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung.

In dem im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 vom 25. Mai 1897 kundgemachten II. Nachtrage zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der übrigen obengenannten Verwaltungen andererseits, giltig vom 1. Juli 1897, ist auf Seite 2 der Fahrpreis II. Classe für Wien K.F.J.B.—Bakov von fl. 12·71 auf **fl. 12·91** zu berichtigen.

Wien, am 4. Juli 1897. [472]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 15. Juli 1897 gelangen zwischen der Station Dux-Ladowitz und der Station Teplitz directe Fahrkarten zu nachstehenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	
Dux-Ladowitz nach Teplitz (comb. Dux-Ladowitz—Dux Personenzug, sonst Schnellzug)	0·85	0·44
Von und nach Dux-Ladowitz Tepitz (Personenzug)	0·64	0·34

Wien, am 5. Juli 1897. [473]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und solchen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäcktaxen im Verkehre von Neundorf i. V. nach Karlsbad, ferner von Bestimmungen über die Benützung gewisser Züge der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 15. Juli 1897 angefangen treten im Verkehre von Neundorf i. V. nach Karlsbad über Eger oder Franzensbad folgende neue Fahrpreise und Gepäcktaxen in Wirksamkeit:

Von Neundorf i. V. nach	Fahrpreise für Personenzüge I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Gepäckfracht für 10 kg ohne	mit Freigewicht
Karlsbad . . .	Mk. 9·80	7·10	4·30	0·20	0·39

Vom 12. Juli 1897 angefangen ist bei den Zügen der Sächsischen Staatseisenbahnen 8, 20, 20a, 19, 19a und 13, deren Wagen durch Gänge und gedeckte Uebergangsbrücken mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind, für die Benützung eines solchen Platzes ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag (Platzgebühr) gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen. Diese Platzgebühr beträgt:

a) für Entfernungen bis einschliesslich 150 km in I. und II. Classe 1 Mark,
b) für Entfernungen von mehr als 150 km in I. und II. Classe 2 Mark.

Die näheren Bestimmungen hierüber sind den in den betheiligten Stationen affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 5. Juli 1897. [474]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten III. Classe für Militär-Urlauber.

Mit 1. August 1897 gelangen für die im Militärtarife vom 1. November 1892 auf Seite 19 und 30, sub C 1, 2 und 3, angeführten Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen directe Fahrkarten III. Classe im Verkehre zwischen den nachbenannten Stationen und zu den angeführten Preisen zur Ausgabe:

Nach oder von	Von oder nach Krakau (K.F.N.B.) via Olmütz Personenzugs-Fahrpreis per Person III. Classe
Böhm.-Trübau	fl. 2·25
Kolin	„ 2·88
Pardubitz	„ 2·55
Prag	„ 3·20

Wien, am 6. Juli 1897. [475]

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar Kautschukabfälle, altes Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, altes Kupfer, Kupferspäne, alte Tyres, Bohrspäne von Gusseisen und Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den speciellen Bedingnissen für Verkauf von Altmateriale und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung 4) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmateriale" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck **bis längstens 2. August 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 5 Percent der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Innsbruck zu erlegen, wobei bemerkt wird, dass, im Falle die Kaufsumme den Betrag von 2000 fl. nicht erreicht, das Vadium unbedingt in Baarem zu erlegen ist.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Salzburg zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1310	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Podwoloczyska für Sendungen von Proskurow	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	334 Pfennige	221 *) Pfennige	113 Pfennige	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Schönpriesen-Umschlag				329 Pfennige	216 *) Pfennige	113 Pfennige			
					Dresden-Elbkai				363 Pfennige	250 Pfennige	113 Pfennige			

Obenstehende Frachtsätze treten an Stelle der im Verordnungs-Blatte Nr. 11 vom 28. Jänner 1897 unter Pos. 428 sub b für Zucker von Proskurow publicirten Frachtsätze.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1311	Südbahn-Gesellschaft		Gyps	Wr.-Neustadt	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 121	110	11	Im Kartirungswege		
					Zágráb S.B.				130	120	10			
									bezw. incl. ungar. Steuer					
1312	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Position Z-8 des Tarif-Theiles I	Rohrbach i. M.	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 } b) 10.000 } kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	Heller a) 337 b) 315	297 245	40 70	Im Kartirungswege		
					Judendorf				a) 337 b) 315	297 245	40 70			
					Leibnitz				a) 372 b) —	332 —	40 —			
					Peggau				a) 330 b) 309	290 239	40 70			
					Pettau				a) 404 b) —	364 —	40 —			
					Mürzzuschlag				a) 278 b) 264	238 194	40 70			
					Neunkirchen				a) 215 b) 208	175 138	40 70			
					Neuberg (k. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg)				a) — b) —	262 216	—			
									incl. Manipulationsgebühr					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1313	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Pos. E—19 der allgemeinen Güterclassification	Michelob oder vice versa	Klein-Schwechat	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	111·5 kr.		Im Kartirungswege		
1314	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Natürlicher Baryt	Schewetin (k.k.St.B.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	111 Heller		Im Kartirungswege		
1315	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, Coaks und Briquettes	Mähr.-Ostrau, dann von sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Eszterháza-Gyár	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1897 bis Ende Juli 1898	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. August 1894	138 Heller	128 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollte während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses der derzeitige tarifmässige Frachtsatz, auf welchen sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert wird, so erfährt selbstverständlich der bewilligte Frachtnachlass keine Aenderung. Sollte dagegen der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so wird auch der bewilligte Frachtnachlass in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem dieser Gebührenantheil erhöht oder erniedrigt wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1316	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalkstein als Frachtgut	Beraun	Settenz	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	54 Heller		Im Kartirungswege		
1317	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Muschelkalksteinmehl zu Dungzwecken	Trnowan (B. E. B.) via Prag (Smichow)	Ouřinoves (k. k. Stb.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen; 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen; 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz für diesen Artikel	48 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einrichtung von Güternebenstellen.

In Gemässheit des § 68, 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden mit 8. Juli 1897 im Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a. S., Kimpolung und Radautz Güternebenstellen eingerichtet, und zwar in Lopuszna*) für die Bedienung der Strecke (Berhometh a. S.) Meżebrody—Lopuszna, in Dorna Watra für die Relation Kimpolung—Dorna Watra, in Jakobeni für die Relation Kimpolung—Jakobeni und in Solka für die Relation Radautz—Solka.

Diese Güternebenstellen werden über mündliches oder schriftliches Verlangen der Parteien abzusendende Stückgüter aus der Behausung abholen und nach der zugehörigen Eisenbahnstation befördern, ankommende Güter hingegen ohne vorhergegangene Aufforderung von der Eisenbahnstation übernehmen und den Empfängern ihres Rollbezirkes in deren Behausung zustellen lassen.

Die Avisirung der im Rollbezirke wohnenden Empfänger von der Ankunft der für sie bestimmten Güter wird daher künftighin ohne deren specielles Ersuchen Seitens der Eisenbahn nicht mehr erfolgen.

Ausserhalb des Bezirkes der Nebenstellen wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen bei der zugehörigen Eisenbahnstation schriftlich stellen, Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle ausgefolgt.

Hinsichtlich Auf- und Abgabe der Güter in den Ortschaften am Sitze der Nebenstelle ist letztere einer Eisenbahn-Güterexpedition gleichgestellt, und finden hiebei die Bestimmungen des Betriebsreglements volle Anwendung.

Von der An- und Abfuhr, bezw. Auf- und Abgabe bei den Güternebenstellen sind ausgeschlossen:

a) diejenigen Stückgüter, hinsichtlich welcher Versender oder Empfänger sich mittelst einer schriftlichen (gestempelten), bei der in Betracht kommenden Eisenbahnstation einzureichenden Erklärung für den speciellen Fall, oder ein- für allemal die Vermittlung der Güternebenstelle verbeten haben;

b) Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 750 kg, oder in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form;

c) Güter, welche in Gemässheit § 50 des Betriebsreglements von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen sind, sowie Güter, welche sich ihrer Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignen;

d) lebende Thiere.

Die Amtsstunden der Güternebenstellen sind an Werktagen von 9—12 Uhr Vormittags und von 3—6 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags.

Die Abholung und Bestellung der Güter findet in den Güternebenstellen Dorna Watra, Jakobeni und Solka täglich, in Lopuszna hingegen viermal wöchentlich, d. i. Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag je einmal, und zwar in der Regel zwischen 12 Uhr Mittags und 5 Uhr Nachmittags statt.

Als Entschädigung für die Manipulation und den Rolldienst werden der Güternebenstelle folgende Taxen zuerkannt, welche sie von den Interessenten bei factischer Leistung einzuheben berechtigt ist und am Frachtbriefe anzusetzen und zu quittiren hat.

Post-Nr.	Specification	Einheit	Meżebrody—Lopuszna	Radautz—Solka	Kimpolung—Pozoritta	Kimpolung—Valeputna	Kimpolung—Jakobeni	Kimpolung—Dorna Watra	Anmerkung
			Kreuzer österr. Währung						
1	**Rollgeld** *)	pro 100 kg	40	60	30	40	60	80	*) Sperrige Güter zahlen 1½fache Gebühr. Die Gebührenberechnung erfolgt für das Effectivgewicht. Als Mindestgebühr werden 20 kr. ö. W. pro Sendung und Frachtbrief eingehoben
2	**Lagergeld**	angefangene 100 kg	nach 24 Stunden bei der Aufgabe und vier Tagen bei der Abgabe 1. in den ersten acht Tagen . . . . 2 kr. pro Tag 2. über diese Zeit . . . . 1 „ „ „						
3	**Provision**	ausgelöster Betrag	nach vier Tagen der erfolgten Auslegung von Fracht-Nachnahmen etc. ½ pCt. pro Monat						
4	**Sonstige Gebühren**								
	a) Waaggeld	pro 100 kg	. . . . . . 2 kr. ö. W.						
	b) Signiren	pro 100 kg	. . . . . 10 „ „						
	c) Verschnüren	pro 100 kg	. . . . . . 10 „ „						
	d) Ausstellung der Frachtbriefe oder Begleitpapiere	pro 100 kg	. . . . . . 10 „ „						
5	**Reugeld** (für Zurücknahme aufgegebener Sendungen)	pro 100 kg	1. 10 kr., wenn die Sendung von der Nebenstelle noch nicht abgeführt wurde; 2. das sub Post 1 ersichtliche Rollgeld für die Hin- und Rückfahrt zuzüglich 10 kr. ö. W.						

Das sub Post-Nr. 1 angesetzte Rollgeld versteht sich für die Beförderung von der Nebenstelle oder einem auf dem Bestellwege gelegenen Orte zum Bahnhofe oder umgekehrt einschliesslich Auf- und Ablegen, bezw. Ablagern in ebenerdigen Localen. Für die Manipulation in Stockwerken oder Kellern wird eine Sondergebühr von 10 kr. für je angefangene 50 kg berechnet.

Die Zuschlagfristen betragen:

1. für die Rollbezirke Dorna Watra und Jakobeni . . . . 36 Stunden
2. für Solka und Lopuszna . . . . 24 „
3. für Güter, welche in Berhometh a. S. für Lopuszna
   a) Dienstag Abends, Mittwoch, Samstag und Sonntag anlangen . . . . 48 „
   b) Freitag Abends anlangen . . . . 72 „

Nähere Auskunft über die gegenstandliche, sowie sonstige Einrichtungen im Eisenbahnverkehr ertheilen die Güternebenstellen unentgeltlich.

Allfällige Beschwerden gegen die Güternebenstellen sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction oder der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz einzubringen.

Veränderungen in Bezug auf die gegenstandliche Einrichtung werden rechtzeitig bekannt gemacht und treten, sofern sie etwa Gebührenerhöhungen bedingen, 14 Tage nach Kundmachung, sonst aber mit dem Tage der Publication in Kraft.

Stanislau, im Juni 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

*) Nur während der Saison, d. i. alljährlich vom 1. Juli bis 31. August geöffnet.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. Wien, 10. Juli 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Stockerau über Ladendorf und Mistelbach nach Hohenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Stockerau über Ladendorf und Mistelbach nach Hohenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Juni 1897. Z. 7717/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mistelbach nach Hohenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Johann Nikolaus Hortasch, Controlor der Oesterr.-ungar. Bank i. P., in Maissau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mistelbach nach Hohenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Juni 1897. Z. 7820/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Juli 1897, Z. 10.246, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest mit Note vom 18. Juni 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 29. Mai 1897 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Temesvár—Lippa-Radna, deren Länge 64·025 km beträgt, dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. Juni d. J. gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass, da die neue Localbahn dem Betriebsnetze einer bereits dem Uebereinkommen unterstellten Betriebsunternehmung angehört, ihr Eintritt in den internationalen Betriebsdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen ist. Aus demselben Grunde findet eine Aenderung an der Liste der Eisenbahnen nicht statt.

Wien, am 1. Juli 1897.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Mai 1897, Z. 6901/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juni 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 13. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
7383	Drimborean Juon				1		*a*
7511	Hoffmann Anton	1					1
7701	Neumann Josef				1		*b*
7827	Čapek Johann	1					1
7997	Steineck Eduard			1			*b*
8322	Mavrin Georg	1					1
8338	Zappe Carl	1					1
8350	Reitzer Andreas				1		*c*
8641	Kolek Carl	1					1
8788	Ovas Matthäus	1					1
9044	Schechtel Leodegard	1					1
9150	Schwarz Friedrich	1					1
9167	Figlyar Andreas	1					1
9224	Klymów Julian				1		*b*
9379	Tisoczky Georg	1					1
9381	Szalay Wendelin	1					1
9494	Czapff Wilhelm Todor	1					1
9597	Märtzig Michael	1					1
9735	Svoboda Emil	1					1
9790	Pták Carl	1					1
9872	Jakopović Georg	1					1
9933	Kövágo Ludwig Kaspar	1					1
10012	Seitz Josef				1		1
10090	Rau Gustav	1					1
10118	Majstorović Illa	1					1
10229	Erlebach Alois	1					1
10422	Vukelić Peter	1					1
10650	Wolf Julius	1					1
10683	Lalić Peter	1					1
10695	Lux Bela	1					1
10737	Aczberger Leopold				1		1
10759	Danyay Bela	1					1
10904	Fischer Samuel	1					1
10965	Domaschko Anton	1					1
10980	Crnković Ilia	1					1
11033	Medwiczuk Gustav	1					1
11102	Herzlik Josef	1					1
11127	Kottas Paul	1					*a*
11128	Skrem Victor	1					1
11173	Scheittenberger Josef	1					1
11183	Fleskó Georg	1					1
11191	Keproiu Bukur	1					1
11231	Moser August	1					1
11268	Wilfan Carl	1					1
11270	Barković Franz	1					1
11289	Rehak Wenzel	1					1
11311	Bolohan Johann	1					1
11400	Swoboda Adalbert	1					*a*
11410	Aničić Emanuel	1					1
11469	Majstorović Johann	1					1
11485	Márton Ludwig	1					1
11548	Zalka Hermann	1					1
11557	Bouzek Johann	1					1
11574	Schmidt Carl	1					1
11635	Šuveljak Franz	1					1
11644	Herzog Josef	1					1
11691	Vogrincsics Ludwig	1					1
11794	Komsa Georg	1					1
11796	Dömel Franz	1					1
11818	Van der Venne Ernst Ritter	1					1
11842	Geissler Franz	1					1
11858	Kołatka Franz	1					1
11866	Drach Johann	1					1
11950	Tilger Michael	1					1
11968	Wacksel Ignaz	1					1
12047	Bednař Leopold	1					1
12072	Denhoff Alexander	1					1
12094	Zoller Alois	1					*a*
12159	Menzel Heinrich	1					1
12173	Herma Georg	1					1
12216	Mrygłodowicz Roman	1					1
12236	Horváth Johann	1					1
12277	Resch Franz	1					1
12349	Süss Josef	1					1
12373	Schraml Wenzel	1					1
12391	Weiss Stefan	1					1
12403	Pečenko Franz	1					1
12430	Feldmann Ludwig	1					1
12520	Piwowarczuk Matij	1					1
12659	Ernst Michael	1					1
12675	Gullik Franz Theodor	1					1
12823	Kubów Lukas	1					1
12827	Schrangl Franz	1					1
12874	Kirstean Florian	1					1
12942	Lakatos Josef	1					1
12947	Degasperi Maximilian Luigi	1					1
13037	Raos Ilija di Jakob	1					1
13018	Bánhidi Árpád	1					1
13060	Živković Jovan	1					1
13095	Ujvári Emerich	1					*a*
13160	Dym Carl	1					1
13188	Szepessy Johann	1					1
13241	Deutsch Samuel	1					1
13243	Durstmüller Carl				1		1
13251	Svorcik Hermann	1					1
13306	Mumm Wilhelm	1					1
13327	Pfeiffer Carl	1					1
13318	Perenyi Josef	1					1
13366	Horváth Josef	1					1
13392	Mocek Franz	1					1
13426	Van der Venne Franz, Ritter	1					1
13454	Draglia Nikolaus	1					1
13490	Hakker Carl	1					1
13499	Morbitzer Eduard	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
13506	Hefling Johann	1					1
13520	Bernard Friedrich	1					1
13544	Heicis Franz	1					1
13561	Budnicht Josef	1					1
13583	Anderlik Ferdinand	1					1
13596	Egri Andreas	1					1
13647	Frey Adalbert				1		1
13655	Rokoš Mathias	1					1
13659	Štetina Franz	1					1
13706	Maschek Lukas	1					1
13715	Zinner Josef	1					1
13731	Schuster Johann	1					1
13761	Mesarec Jakob	1					1
13821	Saroutar Vincenz	1					1
13835	Dukat Franz	1					1
13842	Kremsmüller Josef	1					1
14001	Deutelmann Johann Jakob	1					1
14021	Schwegler Edmund	1					1
14031	Dumański Eduard	1					1
14103	Thaler Hermann	1					1
14126	Grohmann Franz	1					1
14156	Janetzky Eberhard Johann	1					1
14163	Scheucher Josef	1					1
14181	Kopp Franz	1					1
14182	Lang Philipp	1					1
14220	Filz Franz Andreas	1					1
14272	Martinu Ignaz	1					1
14290	Kolumban Stefan	1					1
14304	Sláma Wenzel	1					1
14315	Kruljac Ivan	1					1
14379	Krzyzewski Anton	1					1
14401	Varga Josef	1					1
14402	Tetiva Gottfried	1					1
14415	Nosek Adalbert	1					1
14418	Kirschner Georg	1					1
14424	Palička Franz	1					1
14429	Presch Valenty	1					1
14439	Eglé Josef	1					1
14467	Scholz Robert Carl	1					1
14495	Oktabec Friedrich	1					1
14523	Wolf August Ludwig	1					1
14526	Kormos Salomon	1					1
14534	Fuss Adalbert	1					1
14544	Budakiewicz Franz	1					1
14617	Seidler Franz	1					1
14619	Mlazovsky Carl	1					1
14637	Žajic Franz	1					1
14646	Sarang Josef	1					1
14668	Pausz Andreas	1					1
14683	Vesely Franz	1					1
14696	Brückner Robert	1					1
14698	Novák Wilhelm	1					1
14702	Leja Franz	1					1
14728	Hadácsy Michael	1					1
14731	Rogalski Vladislav	1					1
14756	Klein Jakob	1					1
14784	Gottschling Ludwig	1					1
14788	Exner Johann	1					1
14811	Pammer Ludwig	1					1
14833	Waitz Ferdinand	1					1
14836	Pöschel Mathias	1					1
14845	Nejedlo Johann	1					1
14853	Hermüller Carl	1					1
14857	Petrović Franz	1					1
14863	Moll Engelbert	1					1
14864	Rudnicki Anton	1					1
14867	Heidl Rudolf	1					1
14894	Hexel Daniel	1					1
14915	Frodyma Valentin	1					1
14929	John Johann	1					1
14933	Greczyn Anton	1					1
14934	Leorda Grigoria	1					1
14942	Maresch Rudolf	1					1
14951	Wegrzýn Johann	1					1
14952	Gludovics de Szyklossy Thaddäus	1					1
14979	Henter Ludwig	1					1
14981	Markowicz Franz Hirsch	1					1
15004	Knežević II Ivan	1					1
15015	Bögl Paul	1					1
15042	Kreis Franz	1					1
15069	Romfeld Alois	1					1
15075	Wallner Ludwig	1					1
15084	Boczar Vawrzyniec	1					1
15085	Spiller Josef	1					1
15088	Gerula Anton	1					1
15094	Geissler Franz	1					1
15098	Nechvil Wenzel	1					1
15113	Lizánek Johann	1					1
15129	Fekete Ernest	1					1
15131	Vági Stefan	1					1
15142	Herz Franz	1					1
15151	Lang Otto	1					1
15210	Fahrer David	1					1
15213	Ladenberger Jakob	1					1
15216	Piela Johann	1					1
15220	Kuczma Iwan	1					1
15222	Blaustein Salo	1					1
15230	Wysocki Thomas	1					1
15235	Stefanec Anton	1					1
15250	Friedmann Samuel	1					1
15258	Pařizek Franz	1					1
15263	Söhnel Roman	1					1
15358	Rosenberg Joachim Samuel	1					1
15359	Mykietiuk Peter	1					1
15361	Brückner Abisch	1					1
15378	Fercher Josef	1					1
15380	Lukaszewski Michael	1					1
15392	Małajni Mikolaj	1					1
15395	Vitek Josef	1					1
15424	Chyba August	1					1
15432	Schinzel Carl	1					1
15507	Pejpal Wenzel	1					1
15533	Kruszyński Adalbert	1					1
15557	Bugiel Carl	1					1
15572	Medved Franz	1					1
15596	Belloti Eduard Kasimir	1					1
15607	Heinecke Wenzel	1					1
15626	Dohelský Peter	1					1
15647	Horváth Florian		1				1
15653	Koska Franz	1					1
15658	Červa Johann	1					1
15662	Püschel Josef	1					1
15687	Tampl Franz	1					1
15696	Polakowski Ludwig	1					1
15698	Hulka Wenzel	1					1
15723	Meinhold Josef	1					1
15762	Kostyk Andreas	1					1
15777	Gawecki Ladislaus	1					1
15782	Dávid Michael	1					1
15838	Bergles Johann	1					1
15932	Bergmann Carl	1					1
15951	Burkl Johann	1					1
15977	Šmalc Franz	1					1
16002	Čuš Anton	1					1
16053	Szabó Béla	1					1

a Certificat in Verlust gerathen. *b* Certificat uneruirbar. *c* Certificat noch nicht eingelangt.

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung ist das für den Feldwebel Pantalemon Cik des k. k. Landwehr-Infanterieregimentes Przemyśl Nr. 18 am 1. November 1896 ausgefolgte Certificat Nr. 8622 in Verlust gerathen.

Dasselbe wurde sohin als ungiltig erklärt und für den genannten Feldwebel ein neues Original-Certificat unter der fortlaufenden Zahl des Evidenzprotokolles des Certificatisten behufs Bewerbung um eine Dienerstelle ausgefertigt. [Z. 6692 I.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1897.) Die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates April gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometer	Im Baue am 1. April	Verbleiben im Baue mit 1. Mai
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów (Tarnopol)	104·3	30·2	30·2
Marienbad-Karlsbad	52·4	14·4	14·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	279·2	151·0	151·0
B. Local(Klein)bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	42·1	9·6
Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localb.)	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lużan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Středenic und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobříš	61·8	45·5	45·5
Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Göding	38·0	38·0	38·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz - Urfahr und	3·3	3·3	3·3
Urfahr-Pöstlingberg	2·9	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	2·8	2·8
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Gross-Hollenstein—Kienberg	45·0	—	45·0
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summa der Local(Klein)bahnen	821·2	646·8	659·3

Es sind sonach durch den Baubeginn der Linie Gross-Hollenstein—Kienberg der Ybbsthalbahn 45 km zugewachsen, dagegen durch die Betriebseröffnung der Linie Wr. Neustadt—Puchberg der Schneebergbahn 32·5 km abgefallen und verblieben somit am Schlusse des Monates April 151 km Hauptbahnen und 659·3 km Local(Klein)bahnen in Bauausführung.

Localbahn Luzan-Zaleszczyki. (Theilstrecke km 0·0 bis 41·038: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 4. bis 13. December 1896 durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke km 0·0 bis 41·038 der Localbahn Luzan-Zaleszczyki wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 617/I.]

Localbahn Radautz-Frassin. (Verladestelle Falken.) Das von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegte Detailproject für die Verladestelle Falken der Localbahn Radautz-Frassin wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8087/I.]

— (Herstellung einer Zufahrtsstrasse und einer Brücke über den Suczawafluss: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des vom Landesausschusse in Czernowitz vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Zufahrtsstrasse und einer Brücke über den Suczawafluss zur Verbindung der im Zuge der Localbahn Radautz-Frassin zu errichtenden Station Straza mit der gleichnamigen Ortschaft die politische Begehung auf den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Joh. Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 9869/I.]

Rollbahn von der Haltestelle Dragoscha der Localbahn Wama—Russ-Moldawitza. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich der von der Direction der Güter des Bukowinaer gr.-or. Religionsfonds projectirten Rollbahn von der Haltestelle Dragoscha der Localbahnlinie Wama—Russ-Moldawitza zum Dampfsäge-Etablissement Zawoja Dragoscha die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 9. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungs-Concipist Dr. Stefan Freiherr von Wassilko betraut. [E.-M.-Z. 10.057/I.]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Project für die Herstellung einer Zweigwasserleitung von der Mittelgrunder Wasserleitung nach dem Wasserstationsgebäude auf dem Bahnhofe Mittelgrund.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen vorgelegte Project für die Herstellung einer Zweigwasserleitung von der Mittelgrunder Wasserleitung nach dem Wasserstationsgebäude auf dem Bahnhofe Mittelgrund zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 10.223/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsens zur Errichtung eines hölzernen Schuppens und Einbindung eines Geleises in der Station Ung.-Hradisch.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat den Bauconsens für die Errichtung eines hölzernen Schuppens und für die Einbindung des linksseitigen Stutzgeleises Nr. 5 in das Geleise Nr. 3 in der Station Ung.-Hradisch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.578/IV.]

Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz. (Fortsetzungsstrecke Sedlitz—Obernitz: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Dux hat die Trassenrevision, Stationscommission und die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Fortsetzungsstrecke Sedlitz—Obernitz der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz auf den 9. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 10 533/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Belovár—Slavon.-Veröcze (Virovitica). (Ministerielle Genehmigung einer Variante.) Der Ausbau der in Fortsetzung der Localbahn Körös (Croat.-Kreutz)—Belovár von dort aus bis Virovitica zu erbauenden Localbahn Belovár-Virovitica (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1896) erschien wegen der ursprünglich zu hoch bemessenen Baukosten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1896) bisher unausführbar. Ueber Vorstellung der Vertreter der Interessenten des Belovárer und Veröczer Comitates hat nun, wie aus Budapest berichtet wird, der kgl. ungarische Handelsminister im Principe den Vorschlag einer Variante des Planes acceptirt, durch welche die Baukosten

der projectirten Linie sich wesentlich wohlfeiler gestalten würden. Die ursprünglich festgesetzten Kosten des Baues und der Einrichtung im Betrage von fl. 3,077.400 würden sich nämlich auf fl. 2,896.200 herabmindern oder auf fl. 44.203 per Kilometer. Bezüglich der Bedeckung der Kosten wurde von den Projectanten gemeldet, dass die Beitragsleistung der Interessenten in einer so hohen Summe gesichert erscheint, dass begründete Aussicht zur Durchführung des Baues vorhanden ist. Die Gesammtlinie Körös—Veröcze wird von der Station Körös der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Körös—Zágráb (Agram)—Fiume aus diese in östlich-transversaler Richtung über Belovár in der Station Slavon.-Veröcze (Virovitica) mit der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Barcs—Veröcze—Pakrácz-Lipik (Fortsetzung der Hauptlinie [Wien—] Wiener-Neustadt—Kanizsa—Barcs) verbinden und, als Parallelbahn zur Drau, von wesentlich volkswirthschaftlicher Bedeutung für die Entwicklung der croatischen Comitate Belovár und Veröcze, insbesondere für den Export von Holz aus den Grenzwäldern und Braunkohle, sein, deren Lager von der projectirten Linie berührt werden.

Projectirte Arvathalbahn Kralován-Landesgrenze. (Ausführungsbeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Arva (nordwestliches Ungarn) haben im Einvernehmen mit der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn den Beschluss zum Ausbau der Arvathalbahn Kralován-Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 89 ex 1895) gefasst, welche, von der Station Kralován der Hauptlinie (Oderberg—) Csacza—Kralován (zwischen Ruttka und Rózsahegy [Rosenberg]—Kassa [Kaschau]) der Kaschau-Oderberger Bahn ausgehend, über Alsó-Kubin im Bereiche des Comitates Arva bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führen wird. Der Betrieb dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie wird der Kaschau-Oderberger Bahn übertragen, welche die Bewilligung erhält, die aus diesem Betriebe stammenden Einnahmen und Ausgaben in die Betriebsrechnung aufzunehmen. Das Stammcapital ist mit fl. 3,570.000 festgesetzt, und zwar fl. 1,249.500 in Stammactien und fl. 2,320.500 in Prioritätsactien. Zu den Stammactien tragen bei: die Arvaer Herrschaft fl. 160.000, die Gemeinden des Arvaer Comitates fl. 227.000, das Arvaer Comitat fl. 166.000, der Staat fl. 696.500. Der Beitrag des Staates setzt sich folgendermassen zusammen: jährliches Pachtpauschale fl. 15.975 im Capitalswerthe von fl. 319·500; aus der budgetären Unterstützungssumme für Vicinalbahnen jährlich fl. 17.850 im Capitalswerthe von fl. 357.000; aus den geringeren Erhaltungskosen für die Staatsstrasse zwanzig Jahre hindurch fl. 1500 im Capitalswerthe von fl. 20.000. Die Kaschau-Oderberger Bahn erhält für den Betrieb 30—50 pCt. der Betriebseinnahme, welcher Betrag jedoch nicht geringer als fl. 57.000 per Jahr sein darf.

Projectirte Vissóthal-Localbahn Marmaros-Sziget—Borsa. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Marmaros haben den Ausbau der projectirten Vissóthalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4) beschlossen. Die in östlich transversaler Richtung von der Station Marmaros-Sziget der Hauptlinie Budapest—Szerencs—Marmaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) der Linie Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó, sowie der Marmaroser Salzbahnen ausgehende Linie wird in einer Länge von circa 150 km im Vissóthale bis Borse (Vissó-Borse) und von dort bis Kirlibaba (Comitat Besztercze-Naszod) bis zum Fusse der siebenbürgischen Karpathen führen. Der Bau dieser Bahn ist von besonderer Bedeutung für den Export von Bauhölzern aus den Forstbeständen der Karpathen, sowie auch von Salz aus den Marmaroser Bergbaurevieren.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernennung eines Stellvertreters des Directors der Betriebs-Hauptsection.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Oberinspector Ferdinand Hauser des Handelsministeriums zum Stellvertreter des Directors der Betriebs-Hauptsection der kgl. Ungar. Staatsbahnen ernannt.

— (Legung des zweiten Geleises auf der Linie Hatvan—Salgó-Tarján.) Am 25. Juni fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Hatvan—Salgó-Tarján der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen statt, auf welcher über Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers das zweite Geleise gelegt werden wird, da die eingeleisige Strecke insbesondere den gesteigerten Anforderungen des Kohlenverkehres zwischen Salgó-Tarján und Budapest nicht mehr entspricht.

— (Betriebsergebnisse der auf Rechnung von Actiengellschaften betriebenen Localbahnen.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge standen am Schlusse des Jahres 1896 auf Grund der Theilung der Einnahmen 72 Vicinalbahnen mit einer Betriebslänge von 3705 km unter Verwaltung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. Diese Bahnen hatten eine Gesammt-Bruttoeinnahme von fl. 7,633.160 oder durchschnittlich fl. 2060 per Kilometer. Die höchste kilometrische Einnahme — fl. 9040 — hatte die Petrozsényi-Lupényer Kohlenbahn, dann folgt die Mármaroser Salzbahn mit fl. 5210, die Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Bahn mit fl. 3600. Die Vinkovce-Brcskaer, die Steinamanger-Pinkafelder, die Kronstadt-Háromszéker und die Pusztatenyö—Kun-Szt. Mártoner Bahn hatten eine Einnahme von fl. 3000 per Kilometer. Bei 20, zumeist neu eröffneten Vicinalbahnen betrug die Einnahme unter 1000 Gulden.

Békés-Csanáder Localbahn-Actiengesellschaft. (Neuwahl des Directions-Präsidenten.) Die für den 28. Juni einberufen gewesene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Békés-Csanáder Localbahn-Actiengesellschaft (Linie Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes) hat an Stelle des aus der Direction scheidenden bisherigen Präsidenten Béla Tallián den Obergespan des Békéser Comitates Dr. Georg Lukács zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Wahl des Präsidiums.) Der Directionsrath dieser Bahn hat den kgl. Rath Maximilian Brám Ritter v. Bárdány zum Präsidenten und Graf Aladár v. Jankovich zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Salzkammergut-Localbahn. Prioritätsactien.

Am 15. Juni:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten Em. 1867 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 21. Juni:

Budapester elektrische Strassenbahn. Actien und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 23. Juni:

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 26. Juni:

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. 6 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Ende Juni:

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Vinkovce-Brčkaer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 1. Juli:

Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silberprioritäten, Markprioritäten und Kronen-Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Markanleihe (Rückzahlung ab 1. October).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien (börsemässiger Rückkauf).

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien lit. A (börsemässiger Rückkauf).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. October).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten der Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Rückzahlungen.

Ab 30. Juni:

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien (verlost am 20. Mai).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (verlost am 1. April).

Ab 1. Juli:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (verlost am 10. April).

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäten vom Jahre 1893, 4 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 2. Jänner).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen (verlost am 1. März).

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten und Prioritätsactien (verlost am 1. April).

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (verlost im April).

Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien v. J. 1883 (verlost am 2. Jänner).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 1. April).

Késmark — Szepes-Belaer Vicinalbahn (verlost am 16. Jänner).

Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 22. Februar).

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Obligationen (verlost am 14. April).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Jänner).

Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów). Prioritätsactien (verlost am 31. December 1896).

Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 13. Jänner).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. April).

Marmaroser Salzbahn. $4^1/_2$ pCt. Prioritätsactien (verlost am 15. Jänner).

Muranythalbahn. Prioritätsactien (verlost am 31. December 1896).

Nagy-Károly — Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 6. April).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 2. Jänner).

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (verlost am 15. Juni).

Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (verlost am 2. Jänner).

Poprádthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Actien (verlost am 21. November).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (verlost am 2. Jänner).

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 30. December 1896).

Torontaler Localbahnen. Prioritätsactien (verlost am 20. Mai).

Ungar. Eisenbahn-Investitionsanleihe. $4^1/_2$ pCt. (verlost am 1. April).

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. und 4 pCt. Obligationen (verlost am 24. März).

Ungar. Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. vom Jahre 1889 (verlost am 1. April).

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Vom 1. Juli 1897 ab:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Frcs. 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt. fl. 5.75 ö. W.

Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt. fl. 5.25 Silber.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W., II. Em. v. J. 1885 für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—, v. J. 1895 für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—

Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je Kr. 600 Capital Kr. 12.—.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—, 4 pCt. für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungar. Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 fl. Gold 2.25 = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Industrie-Unternehmungen.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. fl. 25.— ö. W.

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Prioritätsactien fl. 9.—, Stammactien fl. 3.— ö. W.

Internationale Waggonleih-Gesellschaft. fl. 25.— ö. W.

Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering. fl. 7.— ö. W.

Pilsner Maschinen- und Waggonbau-Actiengesellschaft. fl. 5.— ö. W.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. fl. 20.— österr. Währ.

Actien von Transportunternehmungen

(mit Ausnahme derer von ungarischen Localbahnen).

Localbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. fl. 75.—, Genussschein-Coupon fl. 50.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. fl. 12.75 ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. Für die Actie fl. 8.—, für den Genussschein fl. 3.— ö. W. (werden schon seit 1. Mai ausbezahlt).

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.— ö. W.

Bukowinaer Localbahnen. Coupon der Prioritätsactien fl. 10.—, der Stammactien fl. 7.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. Actiencoupon lit. A fl. 68.50, Genussscheine lit. A fl. 42.25, Actiencoupon lit. B fl. 24.— (werden schon seit 1. Juni ausbezahlt).

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Für die Prioritätsactie fl. 8.— ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. fl. 2.50 ö. W.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien fl. 10.— öst. Währ.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 123.—, halbe Actie fl. 61.50, Fünftel-Actie fl. 24.60 ö. W.

Friauler Eisenbahn. fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 ö. W.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien fl. 3.— ö. W.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. Für die Prioritätsactie fl. 7.— öst. Währ.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Actie fl. 13.—, für den Genussschein fl. 3.— ö. W. (werden schon seit 3. Mai ausbezahlt).
Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien fl. 6.— ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Für die Prioritätsactie fl. 7.— ö. W.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. fl. 40.— ö. W. (werden schon seit 12. Mai ausbezahlt).
Mühlkreisbahn. Coupon der Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Stammactien-Coupon fl. 2.50 ö. W. (werden schon seit 10. April ausbezahlt).
Neutitscheiner Localbahn. Antheilschein fl. 5.— ö. W.
Oesterreichischer Lloyd. fl. 10. — ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A fl. 6.—, lit. B fl. 11·75, Genussschein lit. B fl. 1·75 Silber.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie Frcs. 18.50, für den Genussschein Frcs. 6.—.
Orientalische Bahnen. Frcs. 16.—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. fl. 15.50 Silber.
Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W., für die Stammactie fl. 4.— ö. W. (werden schon seit 1. Juni ausbezahlt.)
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. fl. 3.— ö. W.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 10.— ö. W.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.
Salzkammergut-Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.70 öst. Währ.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsactien fl. 8.— österr. Währ.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 5.— ö. W.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. fl. 5.50 ö. W.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. fl. 10.— österr. Währ.
Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.
Welser Localbahn. fl. 1.— ö. W.
Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 9.50. ö. W.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. fl. 9.50. ö. W.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritätsactien fl. 8.— ö. W.
Ybbsthalbahn. Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 36.— ö. W., für den Genussschein fl. 26.— ö. W.

Actien von ungarischen Localbahnen.

Localbahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Bacs-Bodrogher Comitatsbahnen. Prioritätsactien fl. 3.60 österr. Währ.
Baja-Zombor-Neusatzer Localbahn. Prioritätsactien fl. 3.75 ö. W.
Balaton-Szt. György — Somogy-Szobb. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Békés-Csanáder Bahn. Prioritätsactien fl. 2.35.
Békéser Comitatsbahnen. Prioritätsactien fl. 3.25 ö. W.
Biharer Vicinalbahnen. Prioritätsactien fl. 9.50 ö. W.
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz). Prioritätsactien fl. —.50 österr. Währ.
Localbahn Budapest-Gran. Prioritätsactien fl. 2.60 ö. W.
Localbahn Budapest-Lajosmizse. Prioritätsactien 4.— österr. Währ.
Localbahn Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar. Prioritätsactien fl. 2.25 ö. W.
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta. Prioritätsactien fl. 4.30 österr. Währ.
Localbahn Felek-Fogaras. Prioritätsactien fl. 1.70 ö. W.
Háromszéker Localbahnen. Prioritätsactien fl. 10.— ö. W.
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód. Prioritätsactien fl. 7.53 ö. W.
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasi-Miklosfalva. Prioritätsactien fl. 2.20 ö. W.
Localbahn Kaposvár-Mocsolad. Prioritätsactien fl. 2.— österr. Währ.
Localbahn Kaschau-Torna. Prioritätsactien fl. 10.— österr. Währ.
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás. Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Kis-Ujszállás — Dévaványa — Gyomaer Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 4.— ö. W.
Localbahn Köröš-Belovár. Prioritätsactien fl. 3.— ö. W.
Localbahn Maros-Ludas—Bistritz. Prioritätsactien fl. 3.— österr. Währ.
Matraer Vicinalbahnen. Prioritätsactien fl. 3.— ö. W.
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye. Prioritätsactien fl. 1.— österr. Währ.
Nyiregyhaza-Mátészalkaer Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Localbahn Ruma-Vrdnik. Prioritätsactien fl. 7.12. ö. W.
Somogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 2.60 ö. W.
Localbahn Szatmár-Nagybánya. Prioritätsactien fl. 3.50 österr. Währ.
Székler Bahnen. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic. Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Szilagysager Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 4.70 ö. W.
Temesvár—Nagy-Szt. Miklós. Prioritätsactien fl. 1.80 ö. W.
Ungarische Südostbahn. Prioritätsactien fl. —.50 ö. W.
Localbahn Versecz-Kubin. Prioritätsactien fl. 4.37½ ö. W.
Vinkovce-Brčkaer Localbahn. Prioritätsactien fl. 9.— ö. W.
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) Prioritätsactien fl. 4.20 ö. W,
Zagorianer Bahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50, Stammactien fl. 3.20 ö. W.
Zólyom-Brezó—Tiszolczer Localbahn. Prioritätsactien fl. 2.20 ö. W.
Zsebely-Csakovaer Localbahn. Prioritätsactien fl. 1.80 ö. W.
Zsitvathalbahn. Prioritätsactien fl. 2.75 ö. W.

Selbstständige Localbahnen.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Prioritätsactien fl. 3.—, Stammactien fl. 6.— ö. W.
Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Gölnitzthalbahn. Prioritätsactien fl. 5.—, Stammactien fl. 2.50 österr. Währ.
Holics-Gödinger Localbahn. Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Keszthely—Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 5.50, Stammactien fl. 2.— ö. W.
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. Prioritätsactien fl. 4.50, Stammactien fl. 3.— ö. W.
Nagy-Karoly — Somkuter Localbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Szamosthalbahn. Prioritätsactien fl. 20.— ö. W.
Ungthalbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.

Pfandbriefe.

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50. — 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 2.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.
Böhmische Nordbahn. 4pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— österr. Währ.
Budapester elektrische Stadtbahn-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Budapester Strasseneisenbahn. 4 pCt. mit 5 pCt. Prämie. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— österr. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. I. Em. fl. 3.37·5 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital Frcs. 31.25. — $4^1/_2$ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital Frcs. 28.12. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital Frcs. 25.—, Em. 1895 für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7.50. — 3 pCt. Goldprioritäten Em. 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. — 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. $4^1/_2$ pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Kr. 9.—.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. vom Jahre 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Valsuganabahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). $4^1/_2$ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen, Serie II. Die Ausgabe neuer Couponsbogen erfolgt seit 21. Juni 1897.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Emission neuer Actien wird die Ausgabe neuer Couponsbogen zu den gesellschaftlichen Actien Nr. 1—53.333 im Laufe des Jahres 1898 rechtzeitig vor dem Fälligkeitstermine des nächsten Coupons erfolgen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 22. Juni bei der Firma „Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft, System Rigi“ Johann Hamspohn, Kaufmann in Berlin, als Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 68 (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der Nachtrag XVI erschienen. Das im April 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 68 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Titelverleihung an Firmen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Titel „Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen“ mit Giltigkeit bis auf Widerruf nachstehenden Firmen verliehen:

J. H. Basch, Prag.
Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.
William Gerson, London.
Wilh. Huber, Aussig.
Jos. J. Leinkauf, Wien,
Matzner & Holzer, Rzeszów.
Francesco Parisi, Triest.
Julius Pollak, Triest.
Gustav Rie, Prag.
Gedalie Russmann's Nachfolger, Lemberg.
J. W. Scholz, Pilsen.
B. Schwager, Podwoloczyska.
Carl Spängler, Salzburg.
W. Weiss, Zürich.
Brüder Wetzler, Eger.

Herr Heinrich Langwill in Kiew führt den Titel „Generalagent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen“.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juni 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8729·76	1512·25	4904·70	5331·31
Roggen	616·87	349·31	708·03	258·15
Gerste	231·05	160·92	137·18	254·09
Hafer	1163·16	395·65	276·62	1282·19
Mais	3185·07	4641·18	1095·43	6730·82
Mehl	1072·49	727·81	556·97	1243·33
Wein	2913·00	461·49	471·05	2903·44
Verschiedene . . .	4412·10	715·52	2141·70	2985·92
Zusammen .	22323·50	8963·43	10291·68	20995·25
Versicherungswerth	405.280	58.050	109.500	353.830

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	16	—	2	14
Versicherungswerth .	74.915	—	45.295	29.620
Abgesondert übertragene Warrants Stück	4	—	2	2
Versicherungswerth .	50.900	—	43.800	7.100
Lombardbetrag . . .	30.200	—	27.200	3.000

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Juli d. J. dem Sectionsrathe im Eisenbahnministerium Hugo Freiherrn von Buschman den Orden der eisernen Krone dritter Classe taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Trabanten-Leibgarden Carl Jedlitschka und den Feldwebel Josef Czech zu Kanzlisten beim Eisenbahnministerium ernannt. [E.-M.-Z. 1990.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. August 1897 gelangt der neue Tarif, Theil II, Heft 2, für den Gütertransport zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, sowie Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, sowie priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes werden rechtzeitig bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 8. Juli 1897. [476]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für ärarischen Rohtabak, sowie leere, gebrauchte Tabak-Emballagen.

Mit 1. August 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. September 1897 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den directen Transport von ärarischem Rohtabak, sowie leeren, gebrauchten Tabak-Emballagen zwischen Stationen der

Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen,
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen,
Debreczen—Hajdu-Nánáser Localeisenbahn,
Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localeisenbahn
und
Ujszász—Jász-Apáthier Localeisenbahn

einerseits und Stationen der

a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
k. k. Oesterr. Staatsbahnen,
k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und
priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

andererseits zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1893 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 8. Juli 1897. [477]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Nachträgen zu den Localgütertarifen.

Mit 1. August 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. September 1897 treten folgende Nachträge zu den gesellschaftlichen Localgütertarifen in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag VI zu dem ab 1. October 1894 giltigen Gebührentarife, Theil II, Heft 1, enthaltend:
   I. Stationstarife für Prag-Hrabovka transit,
   II. Geänderte Stationstarife im Verkehre mit der Station Wien,
   III. Aenderung von Stationsbezeichnungen,
   IV. Aufhebung von Frachtsätzen, Berichtigungen und Ergänzungen,
   V. Berichtigung des „Nachtrages III";

b) Nachtrag XI zu den ab 1. Jänner 1890 giltigen Tariftabellen, Theil II, Heft 2, enthaltend:
   I. Aenderungen von Stationsbezeichnungen,
   II. Berichtigungen,
   III. Berichtigung des „Nachtrages II";

c) Nachtrag II zu dem ab 15. November 1891 giltigen Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum etc. von den Stationen Elbeteinitz und Pardubitz nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft, enthaltend die Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Diese Nachträge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 8. Juli 1897. [478]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof.

Mit 1. August 1897 wird die Station Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof mit folgenden Frachtsätzen in den Deutsch-Italienischen Güterverkehr aufgenommen, und zwar:

		Kilometer	Franken pro Tonne	
			Cl. A	Cl. B
Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof	Pino	1179	101·93	90·13
	Chiasso . . .	1223	105·58	93·39
	Peri	1111	76·25	73·51
	Pontebba . .	1124	73·17	70·—

Wien, am 5. Juli 1897. [479]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag VI.) Am 1. Juli ist zu diesem Tarife der Nachtrag VI erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. Juli in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1318	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 58 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes. Tarif-Theil II, Heft 1	Lanzendorf-Rannersdorf	Beuthen O.S.E.	Aufrechthaltung der für Güter des Ausnahmetarifes 58 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 15. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	in Pfennig 95		Im Kartirungswege		
					Beuthen R.O.U.E.					96				
					Bobreck					94				
					Borsigwerk					93				
					Friedrichshütte					99				
					Gleiwitz					91				
					Kattowitz					92				
					Königshütte in Oberschl.					94				
					Laurahütte					94				
					Ludwigsglück					92				
					Morgenroth					94				
					Rosdzin					93				
					Schwientochlowitz					94				
					Tarnowitz.					98				
					Zabrze					92				
			des Ausnahmetarifes Nr. 59 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes. Tarif-Theil II, Heft 1		Beuthen O.S.E.	Aufrechthaltung der für Güter des Ausnahmetarifes 59 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				82				
					Bobreck					82				
					Borsigwerk					81				
					Gleiwitz					80				
					Königshütte in Oberschl.					82				
					Laurahütte					82				
					Ludwigsglück					81				
					Morgenroth					82				
					Schwientochlowitz					81				
					Tarnowitz					84				
					Zabrze					81				
1319	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Quarz	Branzaus	Segen-Gottes	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Allgemeine Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Wägegeld in der Abgabsstation in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
1320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer der Pos. S—58 der Güterclassification, Tarif Theil I, für die österr. ungarischen Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Bodenbach St.E.G., B.N.B.	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	62·0 Kreuzer		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
1321	Südbahn-Gesellschaft	am Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandsverkehre, bezw. am Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehre betheiligten Verwaltungen	Malz	Stationen der:	a) Triest*) b) Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach über Gibraltar hinaus gelegenen Häfen zum Exporte gelangen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des ab 1. April 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen, bezw. Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr, resp. Localtarife	Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer						Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der laut Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Tarifes bedungenen Documente	Für die zu nebenstehenden ermässigten Frachtsätzen abgerechneten Sendungen kann überdies noch die im Verordnungs-Blatte Nr. 110 ex 1896 unter fortlaufender Nr. 1484 verlautbarte Begünstigung für die Dauer ihres Bestandes in Anspruch genommen werden.
				K. F. N. B.					a)	b)	a)	b)	a)	b)			
				Bisenz-Pisek					250	256	234	242	16	14			
				Bistritz a. H.					—	—	259	269	—	—			
				Branowitz					—	-	231	239	—	—			
				Brodek					—	—	261	272	—	—			
				Brünn					252	258	240	248	12	10			
				Chirlitz-Turas					—	—	245	254	—	—			
				Eywanowitz					—	—	264	275		—			
				Floridsdorf					—	—	192	194	—	-			
				Freiheitau					—	—	294	308	—	—			
				Göding					—	—	226	233	—	—			
				Hohenau					—	—	210	215	—	—			
				Hradisch (Ungar.-)					256	262	239	247	17	15			
				Kojetein					—	—	258	268	—	—			
				Kostel					—	—	222	229	—	—			
				Krasna					—	—	270	281	—	—			
				Kremsier					—	—	254	264	—	—			
				Krzenowitz					270	276	251	261	19	15			
				Leipnik					—	—	264	275	—	—			
				Lundenburg					—	-	218	224	—	—			
				Napagedl					—	--	244	253	-	—			
				Nezamislitz					—		263	274	—	—			
				Ober-Gerspitz					—	—	240	248	—	—			
				Olmütz					274	282	262	272	12	10			
				Prerau					266	274	254	264	12	10			
				Prossnitz					280	288	268	278	12	10			
				Radwanitz					—	—	264	275	—	—			
				Raigern					—	—	237	245	—	—			
				Rausnitz-Slawikowitz					—	—	254	264	—	—			
				Rohrbach i. M.					—	—	234	242	—	—			
				Rzikowitz					—	—	254	264	—	—			
				Saitz					—	—	225	232	-	—			
				Sokolnitz					—	—	248	257	—	—			
				Stauding					—		282	295	—	—			
				Sternberg					282	292	270	282	12	10			
				Troppau					306	318	294	308	12	10			
				Wischau					—	—	260	270	—	—			
				Zauchtel					284	294	272	284	12	10			
				K. k. Oe. St.B.													
				Prag					328	342	304	342	24	—			
				Smichow					328	342	304	342	24	—			
				Holoubkau					—	—	308	354	-	—			
				Perutz					—	—	330	376	—	—			
				Tabor					298	314	272	314	26	—			
				Zlonitz					—	—	326	372	—	—			
				Freudenthal					328	336	294	316	34	20			
				Mähr.-Neustadt					—	—	278	298	—	—			
				Oe. N. W. B.													
				Chrudim					328	328	282	296	46	32			
				Gross-Priesen					—	—	324	364	—	—			
				Floridsdorf-Jedlesee					—	—	192	196	—	—			
				Korneuburg					—		200	202	—	—			
				Leitmeritz					376	422	314	354	62	68			
				Okřischko					—	-	248	258	—	—			
				Prag					328	342	304	342	24	—			
				Wisočan und Lieben					328	374	304	342	24	32			
				B. N. B.													
				Chrasterhof					—	—	304	350	—				
				Josefsthal-Kosmanos					352	398	304	350	48	48			
				Münchengrätz					354	400	304	350	50	50			
				Vysočan					328	374	304	342	24	32			
				St. E. G.													
				Böhm.-Brod					328	338	304	320	24	18			
				Brünn					252	258	240	248	12	10			
				Bubenč					334	350	306	344	28	6			
				Bubna					328	342	304	342	24	—			
				Prag					238	342	304	342	24	—			
				Lieben					328	374	304	342	24	32			
				Butschowitz						-	248	258	—				
				Gaya					270	273	254	262	16	11			
				Křenowitz						—	251	261	—	—			
				Landskron						—	274	286	—	—			
				Lettowitz					328	302	250	260	78	42			
				Littau (L.-B.)					300	308	286	298	14	10			
				Moravičan					—	—	284	296	—	—			
				Raudnic					376	418	337	355	39	63			
				Schönpriesen					376	382	351	371	25	11			
				Schwarzbach					—	—	278	290	—	—			
				Stadlau					—	—	190	192		—			
				Ungar.-Hradisch Stadt					258	264	246	254	12	10			
				Ungar.-Ostra					258	264	247	255	11	9			

*) Obenstehende Triester Frachtsätze haben nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes für bestimmte Triester Abgabestellen Geltung.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1322	**Südbahn-Gesellschaft**		Gasöl, Blau- und Grünöl	Triest S.B. und Fiume	Payerbach-Reichenau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für Güter der Classe B	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	308 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	207 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	101 Heller	Im Kartirungswege		
1323	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz der Pos. H—19, Ziffer 1 und 3, der Güterclassification des Tarifes Theil I	Unter-Drauburg	Radkersburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	87 Heller	77 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
1324	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art der Pos. Z—8 des Tarif-Theiles I	Opočno	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	328 Heller	188 Heller incl. Mgb.	140 Heller	Im Kartirungswege		
1325	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Trusesti	den in der folgenden Tabelle benannten Stationen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Vom 15. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif (Theil II, Heft 1 und 2) für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe unten die Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Trusesti nach	Frachtsätze in Centimes per 100 kg	Von Trusesti nach	Frachtsätze in Centimes per 100 kg	Von Trusesti nach	Frachtsätze in Centimes per 100 kg	Von Trusesti nach	Frachtsätze in Centimes per 100 kg
Station der Buschtěhrader Eisenbahn.		**Stationen der Oesterr. Nordwestbahn.**		**Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.**		**Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen.**	
		Prag	658			Brassó	233
Eger	773	Tetschen	713	Czernowitz	104	Budapest dunap. t. p. u.	497
				Eger	773	Budapest Lipótváros	503
		Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.		Krakau	408	Budapest nyugoti p. u.	
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.				Lemberg	237	Köbánya alsó p. u.	497
				Passau	766	Köbánya felsö p. u.	
		Bodenbach	713	Salzburg	775	Kolozvár	407
Brünn	567	Halbstadt	635	Simbach	770	Orsova	355
Oderberg	476	Prag	658	Stanislau	167	Szeged	513
Wien	601	Wien	[illegible]	Wien I K.E.B.	613	Temesvár Gyarváros	451
				Zuczka	105	Temesvár Józsefváros	453

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. Wien, 13. Juli 1897. X. Jahrgang.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1897
und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate Mai 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 16. Mai die 37·646 km lange Localbahn Saitz-Göding.

In Ungarn:

Am 13. Mai die 18·78 km lange Localbahn Komló—Bakócza—Felsö-Mindszent;

am 29. Mai die 64·025 km lange Localbahn Temesvár—Lippa-Radna.*)

Im Monate Mai 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,511.407 Personen und 9,978.727 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 30,885.899 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 962 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 14,513.579 Personen und 9,286.814 t Güter, 30,485.844 fl., oder per Kilometer 992 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·0 pCt.

In den ersten fünf Monaten 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 57,793.968 Personen und 47,813.259 t Güter, gegen 57,588.168 Personen und 44,888.471 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 144,000.510 fl., im Jahre 1896 auf 140,854.809 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Periode des laufenden Jahres 31.989 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30.635 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Betriebsperiode 1897 auf 4502 fl., gegen 4598 fl. im Vorjahre, das ist um 96 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10.805 fl., gegen 11.035 fl. im Vorjahre, das ist um 230 fl., mithin um 2·1 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten fünf Monate 1897 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
Oesterreichische Eisenbahnen.	
A. Hauptbahnen.	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.486
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	38.237
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.201
Leoben-Vordernberger Bahn	28.944
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.528
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.256
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.188
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.533
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.137
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.607
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.149
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.190
Böhmische Nordbahn	12.694
K. k. Staatsbahnen	11.438
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.352
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.624
Eisenbahn Wien-Aspang	8.110

*) Ueber die Betriebsergebnisse des Monates Mai wurde noch kein Ausweis eingesendet

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling - Brühl, elektrischer Betrieb)	23.256
Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.730
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	18.569
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.258
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.895
Stauding-Stramberger Localbahn	12.795
Brünner Localeisenbahn-Gesellsch.: Dampftramwaystrecke in Brünn	12.094
Bozen-Meraner Bahn	11.990
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.251
Kuttenberger Localbahn	9.450
Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	8.890
Neutitscheiner Localbahn	8.684
Wiener Localbahnen - Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	7.769
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.201
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	6.742
Localbahn Dolina-Wygoda	6.348
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.238
Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	5.477
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.522
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.447
Unterkrainer Bahnen	4.248
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.056
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.677
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.648
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.422
Schneeberg-Bahn (Strecke Wr.Neustadt—Puchberg—Wöllersdorf)	3.370
Kremsthal-Bahn	3.264
Bukowinaer Localbahnen	3.122
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.058
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.914
Localbahn Asch-Rossbach	2.789
Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.758
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.626
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.494
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.446
Mühlkreis-Bahn	2.431
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.397
Steyrthal-Bahn	2.386
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.287
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.266
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.237
Localbahn Auspitz	2.234
Valsugana-Bahn	2.174
Welser Localbahn	2.116
Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.112
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	2.109
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.107
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.078
Localbahn Plan-Tachau	1.963
Mährische Westbahn	1.934
Localbahn Wotic-Selčan	1.901
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.896
Böhmische Commercialbahnen	1.879
Murthal-Bahn	1.822
Gailthal-Bahn	1.771
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.767
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.728
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.725
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.694
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.661
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.615
Kolomeaer Localbahnen	1.478
Friauler Localbahn	1.433
Localbahn Zwittau-Polička	1.426
Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	1.404
Ybbsthal-Bahn	1.250
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.224
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.219
Ostgalizische Localbahnen	1.102
Localbahn Postelberg-Laun	1.037
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	962
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	898
Localbahn Saitz-Göding	876
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	773
Localbahn Čerčan-Modřan	696

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) incl. Zahnradbahn Csorba-Csorbató	12.122
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.934
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.306
Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.623
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.737
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.732

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	11.215
Localbahn Petroszény-Lupény	9.043
Budapester Localbahnen	8.597
Gölnitzthal-Bahn	5.378
Poprádthal-Bahn	4.517
Localbahn Budapest-Gran	3.859
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.758
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	3.655
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.574
Ungthal-Bahn	3.281
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.240
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	3.190
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.089
Torontáler Localbahnen	2.918
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.897
Számosthal-Bahn	2.726
Háromszéker Localbahnen	2.719
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.650
Localbahn Kaschau-Torna	2.647
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.606
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.525
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.494
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.474
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.460
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.258
Székler Eisenbahn	2.218

	Gulden
Localbahn Terret-Kowászna	2.215
Zagorianer Bahn	2.158
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.126
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.040
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.999
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.975
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.937
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.877
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.812
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.793
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.790
Löcsethal-Bahn	1.750
Slavonische Localbahn	1.747
Muranythal-Bahn	1.726
Localbahn Körös-Belovár	1.711
Bihárer Vicinalbahnen	1.692
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.675
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.637
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.620
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.603
Localbahn Komló—Bakócza—Felsö-Mindszent	1.601
Localbahn Ruma-Vrdnik	1.601
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.584
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.558
Szilágysager Eisenbahn	1.555
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	1.550
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.541
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.538
Békéser Comitatsbahnen	1.476
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.440
Csetnekthal-Bahn	1.411
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.351
Zsitvathal-Bahn	1.346
Neográder Comitatsbahn	1.325
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.318
Békes-Csanáder Localbahn	1.293
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.286
Localb. Debreczin — Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.265
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	1.248
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.224
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.183
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.130
Felek-Fogáraser Localbahn	1.075
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.058
Matraer Vicinalbahnen	1.032
Localbahn Borossebes-Menyháza	996
Localbahn Garamberzencze-Léva	991
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	984
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	984
Localbahn Steinamanger-Rum	972
Localbahn Temesvár-Buzias	941
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	922
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	902
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	816
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	787
Localbahn Kaposvár-Fonyod	742
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	725
Localbahn Zsebely-Csakovár	720
Boldvathal-Bahn	715
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	710
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	710
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	708
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	686
Localbahn Warasdin-Golubovec	670
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	655
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	650
Localbahn Pápa-Csorna	638
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	550
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	518
Ungarische Südostbahn	470
Taraczthal-Bahn	110

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	12·0
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·1
K. k. Staatsbahnen	4·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·4
Eisenbahn Wien-Aspang	0·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	76·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	61·2
Friauler Bahn	26·2
Welser Localbahn	26·0
Kolomeaer Localbahnen	22·5
Localbahn Strakonitz-Winterberg	21·3
Steyrthal-Bahn	19·0
Gailthal-Bahn	15·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	15·9
Localbahn Asch-Rossbach	14·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14·5
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	13·0
Bozen-Meraner Bahn	11·7
Stauding-Stramberger Localbahn	11·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	9·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·1
Neutitscheiner Localbahn	8·6
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	6·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	6·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	5·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	5·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·2
Mühlkreis-Bahn	4·0
Murthal-Bahn	3·8
Kremsthal-Bahn	3·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	3·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2·2
Unterkrainer Bahnen	2·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·8

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·6
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	0·2

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) incl. der Zahnradbahn Csorba-Csorbató	9·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	6·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	3·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	1·0

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	44·2
Localbahn Borossebes-Menyháza	28·5
Békés-Csánader Localbahn	20·3
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	19·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	18·6
Torontaler Localbahnen	16·6
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	13·9
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	12·6
Localb. Belisce-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	11·6
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	11·1
Budapester Localbahnen	11·1
Gölnitzthal-Bahn	11·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	10·4
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	8·8
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	8·4
Matraer Vicinalbahnen	8·3
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	8·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	7·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	6·9
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	6·1
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	5·6
Poprádthal-Bahn	5·6
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	4·9
Localbahn Hermannstadt-Felek	4·7
Localbahn Eperjes-Bartfeld	4·0
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	3·9
Localbahn Zsebely-Csakovár	3·8
Bihárer Vicinalbahn	3·8
Localbahn Budapest-Gran	3·7
Localbahn Száthmár—Nagybánya	3·7
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	3·7
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	3·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	3·1
Ungthal-Bahn	3·0
Localbahn Steinamanger-Rum	1·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1·3
Localbahn Felek-Fogaras	0·9
Localbahn Terret-Kowaszna	0·1

Die Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely weist keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses gegenüber dem Jahre 1896 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·5
Böhmische Nordbahn	1·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	4·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	0·2
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	0·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·4
Localbahn Dolina-Wygoda	3·6
Localbahn Wotic-Selčan	3·8
Localbahn Swoleňowes-Smečna	4·3
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	4·5
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	4·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	4·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·4
Böhmische Commercialbahnen	5·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	5·7
Localbahn Postelberg-Laun	6·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	7·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	7·5
Bukowinaer Localbahnen	7·7
Localbahn Plan-Tachau	10·8
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	11·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	11·8
Localbahn Beneschau-Wlaschim	12·1
Localbahn Auspitz	12·4
Mährische Westbahn	15·0
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	15·6
Kuttenberger Localbahn	15·9
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	23·9
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	30·6
Valsugana-Bahn	32·2
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	33·3

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

Fünfkirchen-Bárcser Bahn	1·0

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Localbahn Kaschau-Torna	0·1
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·1
Holics-Gödinger Localbahn	1·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	1·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	1·6
Számosthal-Bahn	1·9
Békéser Comitatsbahnen	2·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·8
Löcsethal-Bahn	3·7
Zsitvathal-Bahn	4·6
Localbahn Körös-Belovár	4·8
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·9

	%
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	5·3
Haromszéker Localbahnen	5·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·1
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	6·6
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	6·7
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	6·7
Szilágysager Eisenbahn	7·3
Muranythal-Bahn	7·5
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	7·5
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	7·8
Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	7·9
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	8·6
Zagorianer Bahn	8·8
Slavonische Localbahn	9·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	10·2
Localbahn Máros-Ludas—Bistritz	10·7
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	11·0
Székler Eisenbahn	11·1
Csetnekthal-Bahn	12·2
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	13·6
Localbahn Vinkovce-Brčka	14·4
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	14·9
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	15·7
Localbahn Nagy-Belics—Privigye	16·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	16·9
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	19·3
Taraczthal-Bahn	20·7
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	26·2
Localbahn Petroszény-Lupény	32·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen zeigen pro Mai 1897, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 323.601 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 260.261.

Hievon kommen auf die westlichen Staatsbahnen eine Minderfrequenz von 329.721 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 267.804 und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Mehrfrequenz von 6120 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 7543.

Der Frequenzausfall im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen findet seine Erklärung darin, dass die Pfingstfeiertage im verflossenen Jahre in den Monat Mai fielen, somit dem Freqenzergebnisse pro Mai 1897 eine auf den lebhafteren Verkehr aus Anlass dieser Feiertage zurückzuführende hohe Vergleichsziffer aus dem Vorjahre gegenübersteht.

Der Güterverkehr verzeichnet eine Steigerung der Frequenz um 321.540 t mit einer Mehreinnahme von fl. 695.929.

Diese Mehrfrequenz und Mehreinnahme vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 280.322 t und fl. 536.824 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 41.218 t und fl. 159.105.

Die Verkehrssteigerung auf den westlichen Linien ist auf die Mehrverfrachtung in den Artikeln Getreide, Holz, lebendes Vieh, Steine und Zucker, namentlich aber Kohle und Coaks (11.600 Wagen) zurückzuführen, während auf den Staatsbahnen in Galizien bei Getreide, Kartoffeln und Kohle eine Mehrbeförderung, bei Schnitt- und Brennholz dagegen eine Abnahme der Frequenz zu verzeichnen ist.

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1897 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 2,227.334.

Localbahn Asch-Rossbach. Das Einnahmenplus entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher eine Mehrfrequenz von 931 t, meist Holz und Mauerziegel, aufzuweisen hat.

Bukowinaer Localbahnen. In Folge des gänzlichen Ausfalles der Bau- und Nutzholztransporte, sowie der Maissendungen auf der Linie Hatna—Kimpolung, dann der geringeren Verfrachtung von Schnittmaterial nach Braila und Galatz verzeichnen diese Bahnen eine Minderfrequenz von 2692 t und dementsprechend auch eine geringere Einnahme im Güterverkehre.

Localbahn Postelberg-Laun. Der Güterverkehr dieser Linie weist eine Zunahme der Frequenz um 1680 t, vorwiegend Baumaterialien, Hopfenstangen, Kohle und Rohzucker, auf, und hat dementsprechend auch die Einnahme eine Erhöhung erfahren.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Der Personenverkehr zeigt eine Minderfrequenz von 484 Personen mit einer um fl. 141 geringeren Einnahme, der Güterverkehr dagegen eine Zunahme der Frequenz um 784 t Kohle und Ziegel mit einer Mehreinnahme von fl. 2006.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Von der Mehreinnahme entfallen fl. 580 auf den Personenverkehr, welcher eine Steigerung um 2342 Personen aufweist, und fl. 3439 auf den Güterverkehr, bei welchem eine Mehrbeförderung von 1165 t in den Artikeln Holz und Getreide stattgefunden hat.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind nach den definitiven Buchungen pro Februar 1897 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Mai 1897 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre wurde durch den regeren Kohlenverkehr nach dem Auslande erzielt. Die geringere Frequenz im Personenverkehre ist auf den Ausfall der Pfingstfeiertage, welche im Jahre 1896 in den Monat Mai fielen, zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1897 enthalten die definitiven Abrechnungen der Monate Jänner und Februar.

Böhmische Nordbahn. Zufolge der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche im Vorjahre in den Monat Mai gefallen sind, ist im Personenverkehre eine Mindereinnahme zu verzeichnen, während sich der Güterverkehr im Monate Mai 1897 wesentlich gehoben hat.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2960, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4860, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 1900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 7396, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 32.596, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 25.200 ergeben.

(Fortsetzung auf Seite 1446.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1897	1896	Im Monate Mai 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.072	7.959	3,367.146	2,388.286	2,075.986	6,213.871	8,289.857	1.027	7,854.189	987	+ 4·1	8.059	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.631	7.389	708	3 304	4.012	268	3.045	203	+ 32·0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.463	1.953	2.193	2.975	5.168	225	5.221	227	− 0·9	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	5.596	974	594	1.334	1.928	101	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	4.234	346	366	459	825	165	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.954	30.718	6.879	36.366	43.245	245	60.795	345	− 29·0	176	176
Cerčan-Modřan	16	. . .	1.571	827	290	725	1.015	63	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	672	7.379	110	4.948	5.058	632	5.717	715	− 11·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.875	3.204	1.879	4.375	6.254	313	6.470	324	− 3·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.696	564	1.289	687	1.976	124	1.946	122	+ 1·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.060	2.154	1.755	2.705	4.460	114	4.563	117	− 2·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.181	2.436	1.346	3.547	4.893	158	4.504	145	+ 9·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.078	2.171	1.401	2.190	3 591	239	4.717	314	− 23·9	15	15
Göpfritz—Gross-Sieghart	8	8	2.262	710	442	840	1.282	160	1.056	132	+ 21·2	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.526	2.693	263	2.454	2.717	82	3.054	93	− 11·8	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	20 646	8.153	11.625	12 710	24.335	273	22.131	249	+ 9·6	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	6.424	2.090	2.016	1.721	3.737	170	1.914	87	+ 95·4	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	3.532	1.394	790	1.294	2.084	99	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	11.673	7.572	3.396	11.200	14 596	162	16.616	185	− 12·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.171	5.078	265	1.777	2.042	408	1.989	398	+ 2·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.642	3.580	4.141	8.623	12.764	168	11.740	154	+ 9·1	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.166	739	395	671	1.066	76	1.036	74	+ 2·7	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	4.943	3.908	2.079	6.295	8.374	115	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.354	1.031	848	1.085	1.933	149	2.597	184	− 19·0	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.296	2.051	188	1.146	1.334	121	817	74	+ 63·5	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.779	4.140	250	4.416	4.666	274	2.801	165	+ 66·1	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	3.904	1.344	642	1.458	2.100	233	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.597	1.232	888	1.160	2.048	205	2.209	221	− 7·2	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	3.688	1.009	1.228	2.207	3 435	156	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	11.154	3.852	2.916	7.692	10 608	332	6.589	206	+ 61·2	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	27.644	16.250	13.163	37.027	50.190	375	52.362	391	− 4·1	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	24.090	1.282	9.253	4.013	13.266	211	19.268	306	− 31·0	63	15
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.591	1.787	888	1.886	2.774	252	2 343	213	+ 18·3	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.189	3.533	4.363	4.121	8.484	157	9.056	168	− 6·5	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	10.889	18.962	3.398	7.698	11.096	653	11.343	667	− 2·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9 584	2.831	2.002	3.594	5.596	200	4.603	164	+ 22·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.708	1.262	1.207	1.464	2.671	157	2.642	155	+ 1·3	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	5.879	1.118	1.318	1.746	3.064	118	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.236	25.235	288	10.050	10.338	1.292	7.532	942	+ 37·2	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	3.141	918	1.012	906	1.918	101	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.656	3.527	633	2.972	3.605	150	2.308	96	+ 56·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	802	4.265	103	2.373	2.476	495	2.276	455	+ 8·8	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	189.660	766.596	41.510	517.709	559.219	5.537	526.678	5.215	+ 6·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	220.617	171.719	91.036	273.513	364.549	1.139	361.605	1.130	+ 0·8	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	80.331	192.241	53.051	226.419	279.470	1.503	277.570	1.492	+ 0·7	186	186
Linie lit. B	236	236	151.911	298.353	98.194	408.819	507.013	2.148	481.813	2.042	+ 5·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	43.183	60.377	17.150	114.902	132.052	1.451	131.059	1.440	+ 0·8	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
13,376 171	11,373.538	8,748.954	29,664.095	38,413.049	4.766	8,919.569	27,266.146	36,185.715	4.547	+ 4·8	11.438	10.913	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
30.098	33.179	3 189	14.242	17.431	1.162	2.914	12.253	15.167	1.011	+ 14·9	2.789	2 426	Asch-Rossbach
17.418	7.549	7.402	12.839	20.241	880	7.405	15.645	23.050	1.002	— 12·1	2 112	2.405	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
12.964	3.574	2.601	5.005	7.606	401	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	962	. . .	Hliboka-Sereth
14.573	2.247	1.456	2.937	4.393	879	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.109	. . .	Itzkany-Suczawa
77.409	145.777	31.867	197.157	229.024	1.301	37.904	210.454	248.358	1 411	— 7·7	3.122	3.386	Bukowinaer Localb.
5.754	3.675	1.015	3 041	4.056	290	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	696	. . .	Cerčan-Modřan
672	31.198	110	21.050	21.160	2.645	. . . .	21.948	21.948	2.743	— 3·6	6.348	6.583	Dolina-Wygoda
25.675	13.627	8.524	20 002	28.526	1.426	8.643	19.573	28.216	1.411	+ 1·1	3.422	3 386	Fehring-Fürstenfeld
23.700	3.292	5.313	4.243	9.556	597	5.085	2.477	7.562	473	+ 26·2	1.433	1.135	Friauler Bahn
34.031	8.813	8.288	11.523	19.811	508	8.613	10.781	19.394	497	+ 2·2	1.219	1.193	Fürstenfeld-Hartberg
19.501	12.252	6.053	16.827	22.880	738	6.739	13.017	19.756	637	+ 15 9	1.771	1.529	Gailthal-Bahn
26.581	12.978	6.152	12.057	18.209	1.214	6.314	12.263	18.577	1.238	— 1·9	2.914	2.971	Gleisdorf-Weiz
10.399	3.334	1.896	3.846	5.742	718	1.540	3.860	5.400	675	+ 6·4	1.723	1.620	Göpfritz-Gr. Siegharts
9.285	19.493	1.539	18 796	20.335	616	1.533	15 073	16.606	503	+ 22·5	1.478	1.207	Kolomeaer Localbahnen
79.019	32.587	47 788	49.569	97.357	1.094	48.802	48.944	97.746	1.099	— 0·5	2.626	2.638	Lemberg-Bełzec
18 255	6.536	5.523	5.686	11.209	510	4.815	1.573	6.388	290	+ 76·0	1.224	696	Lemberg (Klep.)-Janów
18.578	7.799	4.473	10.358	14.831	706	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.694	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
52.656	38.044	15.216	57.317	72.533	806	17.809	67 829	85.638	952	— 15 0	1.934	2.285	Mährische Westbahn
9.310	21.456	1.145	8.119	9 264	1.853	1.269	8.742	10.011	2.002	— 7 4	4.447	4.805	Mösel-Hüttenberg
50.066	17.335	17.942	39.750	57.692	759	17.664	37.879	55.543	731	+ 3·8	1.822	1.754	Murthal-Bahn
10.103	20.16	1.930	2.575	4.505	322	2.101	2.610	4.711	337	— 4·5	773	809	Nakři-Netolitz -Netolitz
17.337	13.834	7.777	25.724	33.501	459	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.102	. . .	Ostgalizische Localb.
14.787	5.075	3.721	6.907	10.628	818	3.907	8.015	11.922	917	— 10·8	1.963	2.201	Plan-Tachau
4.354	7.101	759	3.995	4.754	432	1.102	3.959	5.061	460	— 6·0	1.037	1.104	Postelberg-Laun
7.788	27.914	1.181	18.346	19.527	1.149	1.314	10.803	12.117	713	+ 61·2	2.758	1.711	Potscherad-Wurzmes
15.688	6.268	2.388	6.108	8.496	944	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.266	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
13.097	6.269	3.211	6.110	9.321	932	3.708	5.633	9.341	934	— 0·2	2.237	2.242	Schwarzenau-Waidhofen
14.762	5.263	5.086	10.767	15.853	720	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.728	. . .	Schwarzenau-Zwettl
40.998	17.961	11.764	29.004	40.768	1.274	10.874	22.732	33.606	1.050	+ 21·3	3.058	2.520	Strakonitz-Winterberg
123.839	80.083	57.300	179.622	236.922	1.768	60.573	171.460	232.033	1.732	+ 2·1	4.243	4 157	Unterkrainer Bahnen
99.800	5.911	39.866	17.216	57.082	906	15.566	4.484	20.050	1.337	— 32·2	2.174	3.209	Valsugana-Bahn
13.873	6.463	3.379	7.111	10.490	953	3.204	5.835	9.039	822	+ 15·9	2.287	1.972	Vöcklabruck-Kammer
67.749	28.087	20.023	27.631	47.654	882	21.158	16.656	37.814	700	+ 26·0	2.116	1.689	Welser Localbahnen
36.905	82.641	12.227	38.790	51.017	3.001	14.000	41.174	55.174	3.245	— 7·5	7.201	7.788	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
41.135	8.466	8.852	13.278	22 130	790	9 346	11.873	21.219	758	+ 4·2	1.896	1.819	Wodňan-Prachatitz
13.973	6.791	4.682	8.782	13.464	792	4.482	9.507	13.989	823	— 3·8	1.901	1.975	Wotic-Selčan
24.146	5.875	5.250	8.289	13.539	521	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.250	. . .	Ybbsthalbahn
9.689	131 290	1.214	51.766	52.980	6.623	1.146	50.825	51.971	6.496	+ 2 0	15.895	15.590	Zeltweg-Fohnsdorf
12.616	4.386	4.162	7 119	11.281	594	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.426	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
10 531	22 984	2.516	18.277	20.793	866	2.940	28.233	31.173	1.299	— 33·3	2.078	3.118	Časlau-Zawratetz
3.763	26 985	484	12.512	12.996	2.599	494	12.477	12.971	2.594	+ 0·2	6.238	6.226	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
832.939	3,707.125	171.854	2,331.583	2,503.437	24.786	170.129	2,296.094	2,466.223	24.418	+ 1·5	59.486	58.603	Aussig-Teplitzer Eisenb.
919.861	808.237	363·463	1,329.149	1,692.612	5.289	380.031	1,339 684	1,719.715	5.374	— 1·6	12 694	12.898	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
314.183	1,057.747	186.145	1,250.149	1,436.294	7.722	190.976	1,239.846	1.430.822	7.693	+ 0·4	18.533	18.463	Linie lit. A
532.738	1,561.217	269 098	2,142.923	2,412.021	10 220	277.727	2,023.286	2,301.013	9 750	+ 4·8	24.528	23.400	Linie lit. B
177.936	323.790	69.586	618.100	687.686	7.557	70.982	623 924	694.906	7.636	— 1·0	18.137	18 326	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1897	1896	Im Monate Mai 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	910.190	1,006.818	550.117	2,265.657	2,815.774	2.718	2,992.797	2.889	— 5·9	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	97.501	39 267	19.624	38.371	57.995	206	65.064	232	— 11·2	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	53.337	109.725	27.526	217.427	244.953	3.827	221.306	3 458	+ 10·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.580	65.116	2.491	35 945	38.436	2.562	36.768	2.451	+ 4·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	340.147	255.832	214.563	699.129	913.692	1.455	897.900	1.429	+ 1·8	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	153.725	276.534	78.963	436.857	515.820	1.675	540.988	1.756	— 4·6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	784.531	637.957	517.791	1,633.173	2,150.964	1 575	2,205.231	1.614	— 2·4	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.000	23.502	7.419	18.877	26.296	797	31.341	950	— 16·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,175.146	427.447	905.839	2,255.605	3,161.444	2.090	3,211.762	2.123	— 1·6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	33.203	. . . .	4.983	. . . .	4.983	1.246	5.959	1.490	— 16·4	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	167.557	140.707	56.618	216.822	273.440	959	282.440	991	— 3·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	97.339	48.071	29.081	42.333	71.414	802	77.637	872	— 8·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	27.440	63.912	9.141	72.708	81.849	1.259	82.099	1.263	— 0·3	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.490	1.055	499	855	1.354	193	1.628	233	— 17·2	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	31.672	20.474	8 892	22.686	31.578	164	31.224	162	+ 1·2	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.131	10.175	18.897	14.653	33.550	1.082	29.484	951	+ 13·8	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.114	1.368	951	2 890	3.841	154	4.021	161	— 4·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.098	1.238	1.032	2.257	3.289	132	3.464	139	— 5·0	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	25.196	9.208	9.569	12.236	21.805	311	23.530	336	— 7·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.910	3.384	1.160	1.324	2.484	828	3.153	1.051	— 21·2	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.416	1.143	7.766	2.506	10 272	428	8.505	354	+ 20·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.711	2.015	6.464	8.137	14.601	252	12.376	213	+ 18·3	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.162	5.998	1.765	4.263	6.028	754	5.310	664	+ 13·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.041	1.410	902	2.812	3.714	248	3.470	231	+ 7·4	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.753	862	877	1.134	2.011	80	2.151	86	— 7·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.792	12.354	14 216	12.595	26.811	789	29.992	882	— 10·5	34	34
Localbahn Saitz-Göding	20	. . .	2.390	6.634	741	719	1.460	73	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	22	9.857	2.252	3 314	2.016	5.330	213	5.660	257	— 17·1	25	17
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	12.589	2.134	6.857	3.992	10.849	162	13.876	207	— 21·7	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	9.971	4.308	4.453	5.122	9.575	290	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.242	27.370	1 662	19.189	20.851	1.158	20.176	1.121	+ 3·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	15.535	4.292	5.190	5 910	11.100	231	9.934	207	+ 11·6	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	814	3.674	162	2.272	2.434	348	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.463	20.684	229	14.944	15.173	1.517	14.863	1.486	+ 2·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.201	7.575	1.488	9.017	10.505	269	16.476	422	— 36·3	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.975	6.010	3.144	5.654	8.798	180	8.751	179	+ 0·6	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	1.588	1.543	264	2.405	2.669	335	2.786	348	— 3·7	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	96.965	5.058	9.662	3.314	12.976	1.298	12.263	1.226	+ 5·9	10	10
Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	81.450	2.230	6.214	941	7.155	1.022	6.684	955	+ 7·0	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	205.434	359	28.337	652	28.989	690	31.781	757	— 13·9	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	58.719	. . . .	6 980	. . . .	6 980	582	7.876	656	— 11·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	163.931	. . . .	13.779	. . . .	13 779	1.968	15.611	2.230	— 11·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	155.013	. . . .	12.604	. . . .	12 604	2.101	12.694	2.116	— 0·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	16.374	5.433	3.381	4.378	7.759	544	9.044	646	— 14 2	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	63.380	32.300	7.037	9.268	16 305	906	21.109	1.173	— 22·8	18	18
Summe	16.985	16.599	9,308.098	7,366.661	5,078 381	16,074.492	21,152.873	1.245	20,937.158	1.261	— 1·3	16.931	16.546

Vom 1. Jänner bis [E]nde Mai 1897 wurden befördert: ersonen, nzahl	Güter, Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai: 1897, für Personen und Gepäck (Gulden)	1897, für Güter (Gulden)	1897, im Ganzen (Gulden)	1897, per Kilom. (Gulden)	1896, für Personen und Gepäck (Gulden)	1896, für Güter (Gulden)	1896, im Ganzen (Gulden)	1896, per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
907.286	4,882.985	2,396.187	11,504 001	13,900.188	13 417	2,425.496	11,601.874	14,027.370	13 540	— 0·9	32.201	32.496	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
418.295	191.811	90.215	201.863	292 078	1.039	91 850	198.458	290.308	1.033	+ 0·6	2.494	2.479	Localbahnen
255.056	499.251	118.049	901 617	1,019.666	15.932	112 175	798 611	910.786	14 231	+ 12 0	38.237	34 154	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
46 628	318.449	10 026	170.876	180.902	12 060	9 327	154 939	164.266	10.951	+ 10·1	28 944	26.282	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
403.721	1,199.710	899.621	3,064.502	3,964.123	6 312	942.723	3,249.280	4,192.003	6.675	— 5·4	15.149	16.020	Garantirte Strecken
648.283	1,381 216	352.374	2,109 969	2,462 343	7.995	730 400	2,207.735	2,578.135	8.371	— 4·5	19.188	20.090	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
187.637	3,414.265	2,101.433	7,920.117	10,021.550	7.336	2,251.263	7,902.763	10,154.026	7.433	— 1·5	17.607	17.840	Oesterr. Linien
137.474	117.006	35.092	97.246	132 338	4.010	37.828	98.979	136 807	4.146	— 3·3	9 624	9.950	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
357 430	2,012.905	4,052.185	10,608.936	14,661.121	9.690	4,086.188	10,511.678	14,597.866	9.648	+ 0·4	23.256	23.155	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
66.974	. . . . .	10.157	. . . . .	10.157	2.539	10.731	. . . . .	10.731	2.683	— 5·4	6.094	6.439	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
685.661	680.637	251.390	1,096.543	1,347.933	4 730	274 950	1,095.187	1,370.137	4.807	— 1 6	11 552	11.537	Südnordd. Verbindgsb.
397.220	170.225	121.201	179.614	300.815	3.379	126.753	172.778	299.531	3.365	+ 0·4	8.110	8.076	Wien-Aspang Bahn
117.069	271.871	37.826	319.417	357.243	5.496	39 725	335.041	374.766	5.766	— 4·7	13.190	13.838	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
23.461	6.491	2.561	3.953	6 514	931	2.603	4.837	7.440	1.063	— 12·4	2.234	2.551	Auspitzer Localbahn
130.377	101 557	36 249	114.906	151.155	783	34.265	125.623	159.888	828	— 5 4	1.879	1.987	Böhm. Commercialb.
125.595	40.718	86.498	68.371	154.869	4.996	80.694	58.013	138.707	4.474	+ 11·7	11.990	10.738	Bozen-Meraner Bahn
9.875	7.050	4.460	12.357	16.817	673	4.477	14.605	19 082	763	— 11·8	1.615	1 831	Deutschbrod-Humpoletz
12 865	7.664	4.547	12.746	17 293	692	4.627	13.714	18.341	734	— 5·7	1.661	1.762	Gr.-Priesen-W.-Auscha
94 168	49.085	32.824	62.440	95.264	1.360	34.453	57.345	91.798	1.311	+ 3·7	3.264	3.146	Kremsthal-Bahn
50.299	17.566	5.403	6.412	11.815	3.938	4.205	9.836	14.041	4.680	— 15·9	9.451	11.232	Kuttenberger Localb.
45.047	8.139	34.424	10.807	45.231	1.884	30.234	9.245	39 479	1.645	+ 14 5	4 522	3.948	Mori-Arco-Riva a. G.
45.170	7.562	26.974	31.803	58.777	1.013	28.242	28.238	56.480	974	+ 4·0	2.431	2.338	Mühlkreis-Bahn
45.523	27.865	8.294	20.646	28.940	3.618	8.297	18.356	26 653	3.332	+ 8·6	8.684	7.997	Neutitscheiner Localb.
12.967	7.167	3.775	9.390	13.165	878	3.740	15.230	18 970	1.265	— 30 6	2.107	3.036	Reichenau a/K.-Solnitz
13.466	3.990	4.321	5.040	9.361	374	4.267	4.628	8.895	356	+ 5·1	898	854	Radkersburg-Luttenbg.
185.816	60.980	65.849	60.083	125.932	3.704	73.017	69.671	142.688	4.197	— 11·8	8.890	10.073	Reichenberg-Gablonz-T.
2.390	6.634	741	719	1.460	365	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	876	. . .	Saitz-Göding
37.146	12.675	13.187	11.800	24.987	999	8.669	6.827	15.496	912	+ 9·5	2.397	2.189	Salzburg-Lamprechtsh.
44 689	11.682	21.396	17 783	30.179	585	24 444	16.671	41.115	614	— 4·7	1.404	1.473	Salzkammergut-Localb.
18.164	6.568	7.174	6.865	14.039	1.404	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3.370	. . .	Schneebergbahn
37.464	128.152	7.657	88.308	95.965	5.331	7.123	79.242	86.365	4.798	+ 11·1	12.795	11.515	Stauding-Stramberger
57.875	23.469	19.080	28.620	47.700	994	16.820	23 276	40.096	835	+ 19·0	2.386	2.004	Steyrthal-Bahn
2.958	10.160	588	6.546	7.134	1.019	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.446	. . .	Stramberg-Wernsdorf
9.449	110.136	877	77 165	78.042	7.804	851	80.702	81.553	8.155	— 4·3	18.730	19.573	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
24.695	43.882	8.594	51.151	59.745	1.532	9.901	68.647	78.548	2.014	— 23 9	3.677	4.834	Cilli-Wöllan
41.306	27.438	10.503	25.601	36.104	737	10.788	23.049	33.837	691	+ 6·7	1.767	1.658	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
2.026	7 409	332	11.829	12.161	1.520	404	11.097	11.501	1.438	+ 5·7	3.648	3.451	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
339.024	27.904	32 702	17.688	50.390	5.039	32.868	15.876	48.744	4.874	+ 3·4	12.094	11.698	Brünner Localeisenb.-G.
351.500	9.127	28.049	4.767	32.816	4.688	26.081	2.970	29.051	4.150	+ 13·0	11.251	9.960	M.-Ostrau-Witkowitz
869.860	1.636	115.060	2.908	117.968	2.809	111.914	3.445	115.359	2.747	+ 2·3	6.742	6.593	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
215.628	. . . . .	27.384	. . . . .	27.384	2.282	27.183	. . . . .	27.183	2 265	+ 0·8	5.477	5.436	Innsbruck-Hall i. T.
635.069	. . . . .	50.338	. . . .	50.338	7.191	52.951	. . . . .	52.951	7.564	— 4·9	17.258	18.154	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
584.732	. . . . .	46.422	. . . . .	46.422	7 737	42.544	. . . . .	42.544	7.091	+ 9·1	18.569	17.018	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
47.973	19.710	8.548	15.118	23.666	1.690	8.759	15.729	24.488	1.749	— 3·4	4 056	4.198	Salzburger Eisenb. u. Tr.
257.345	85 745	28.093	30.172	58.265	3.237	28.351	40.706	69.057	3.836	— 15 6	7.769	9.260	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
288.361	35,776.554	21,403.024	77,340.987	98,744.011	5.832	21,844.559	74,842.468	96,687.027	5.844	— 0·2	13.997	14.026	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1897	1896	Im Monate Mai 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.621·5	7.558·6	2,640.000	1,666.000	1,582.000	5,815.700	7,397.700	971	7,286.379	964	+ 0·7	7582·2	7558·6
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	13.300	21.200	6.000	34.000	40.000	587	39.791	584	+ 0·5	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	3.000	10.000	6.000	16.000	147	15.127	139	+ 5·8	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	22.000	2.700	11.000	5.500	16.500	114	17.637	122	— 6·6	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.600	2.000	2.300	2.900	5.200	88	5.132	87	+ 1·1	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.400	2.500	4.200	5.000	9 200	111	7.569	92	+ 20·7	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.000	1.900	2.500	3.800	6.300	128	7.160	146	— 12·3	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	21.000	5.200	10.500	10.500	21.000	159	20.780	158	+ 0·6	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	4.000	700	2.000	1.400	3.400	59	. . . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn	48·5	43·4	14.000	6.500	7.000	13.000	20.000	412	15.792	364	+ 13·2	48 5	43·4
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	8.000	3.000	4.000	3.800	7.800	123	9.346	148	— 16·9	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.400	500	2.800	3.300	139	3.244	136	+ 2·2	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	14.000	3.800	7.000	7.500	14.500	107	16.446	121	— 11·6	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	8.000	2.300	4 000	4.500	8.500	150	9 885	174	— 13·8	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	4.000	500	2 000	1.000	3.000	76	3.264	83	— 8·4	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	. . .	9.000	2.500	4.500	5.000	9.500	89	. . . .	. . .	. . .	106·4	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.400	1.400	2.700	2.200	4.900	94	4.838	93	+ 1·1	52	52
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	. . .	5.000	1.300	2.500	2.500	5.000	76	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	6.400	4.900	3.200	9.800	13.000	259	12.851	256	+ 1·2	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	4.500	11.000	9.000	20.000	284	19.021	270	+ 5·2	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	14.000	5.000	7.000	10.000	17.000	146	20.062	172	— 15·1	116·7	116·7
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	37·4	3.600	1 500	1.800	3.000	4.800	114	5.744	154	— 25·3	42·1	37·4
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	30.000	8.000	15.000	16.000	31.000	262	33.501	283	— 7·4	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·6	. . .	5.200	600	2 600	1.200	3.800	68	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.200	1.000	2.600	2.100	4.700	146	4.666	145	+ 0·6	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	2 200	300	700	300	1.000	84	1.347	113	— 25·7	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.600	700	400	700	1.100	89	1.119	90	— 1·1	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.600	600	800	1.200	2.000	76	1.985	76	0	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54	. . .	3.200	1.000	1.600	2.000	3.600	67	. . . .	. . .	. . .	54	. . .
Karzczag-Tiszafüred	44 4	21·5	3.400	500	1.700	900	2.600	59	1.560	73	— 19·2	44·4	4·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.400	5.000	4.700	10.000	14.700	249	14.032	237	+ 5·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	3.200	300	1.600	600	2.200	57	2.582	67	— 14·9	38·5	38·5
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	. . .	1.800	500	900	900	1.800	59	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.400	2.800	2 200	5.500	7.700	169	8.055	177	— 4·5	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	5.200	1.200	2.600	2.400	5.000	154	6.054	187	— 17·6	32·4	32·4
Komló-Bákocza-Felsömindszent	11·6	. . .	1.200	500	600	1.000	1.600	138	. . . .	. .	. . .	2·4	. . .
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. .	4.000	400	2.000	700	2.700	51	. . . .	. .	. . .	53·2	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	3.000	800	1.500	1.600	3.100	140	4.531	204	— 31·4	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	4.400	1.200	2.200	2.500	4.700	43	6.161	56	— 23·2	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.000	1.800	5.000	3.500	8.500	263	8.016	248	+ 6·0	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	11.200	3.500	5.600	7.000	12.600	95	11.910	90	+ 5·6	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	1.400	300	700	600	1.300	85	1.474	96	— 11·5	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.600	3.500	1.300	7.000	8.300	203	6.555	160	+ 26·9	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	2.000	400	1.000	900	1.900	67	2.764	97	— 30·9	28·4	8·2
Neógráder Comitatsbahnen	112·4	. . .	14.000	2.500	7.000	5.000	12.000	107	. . . .	. . .	. . .	112·4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	7.400	2.700	3.700	5.500	9.200	161	8.269	145	+ 11 0	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	2.200	300	1.100	600	1.700	47	. . . .	. . .	. . .	36·4	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	. . .	2.600	200	1.300	300	1.600	49	. . . .	. . .	. . .	32·6	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.000	5.000	1.000	10.000	11.000	607	18.971	1.048	— 42·1	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	14.000	1.300	4.300	2.500	6.800	154	7.251	164	— 6·1	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	3.600	5.100	1.800	10.200	12.000	347	11.767	340	+ 2·1	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	203·1	129·5	14.000	3.500	7.000	7.000	14.000	69	7.245	55	+ 23·3	203·1	129·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.300	100	1.500	1.600	92	2.385	137	— 32·8	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	5.500	6.000	11.000	17.000	140	23.575	195	— 28·2	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.600	2.200	2 300	2.700	5.000	106	4.441	94	+ 12·8	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	11.200	3.000	5.600	6.000	11.600	221	14.018	268	— 17·5	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3 900	200	1.300	400	1.700	81	1.793	85	— 4·7	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	9.000	2.900	4.500	5.800	10.300	171	10.123	168	+ 1·8	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.800	1.800	2.400	3.600	6.000	170	9.125	258	— 34·1	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	9.300	5.000	4.000	10.000	14 000	150	14.172	152	— 1·3	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	7.600	500	3.800	1.100	4.900	142	5.705	165	— 14·0	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.000	3.500	5.500	7.000	12.500	116	16.097	149	— 22·1	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897				1896				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1897	1896	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
12,389.000	7,671.000	7,562.769	26,985.075	34,547.844	4.556	8,233.667	25,851.625	34,085 292	4.509	+ 1·0	10.934	10.822	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
63.200	101.300	28.700	162.300	191.000	2.805	29.053	163.957	193.010	2.834	— 1·0	6.732	6.802	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
97.000	16.900	48 500	33 500	82.000	755	50.751	30.100	80.851	744	+ 1·5	1.812	1.786	Bács-Bodrogher Com. B.
112.000	15.500	56.000	31.000	87.000	600	52.818	30.079	82.897	572	+ 4·9	1.440	1.372	Baja-Zombor-Neusatz
23.600	9.500	10.800	13.500	24.300	410	11.750	11.817	23 567	397	+ 3·4	984	953	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
42.200	11.800	21.100	23 500	44.600	539	18 225	18.850	37.075	448	+ 20·3	1.293	1.075	Békés-Csanáder Bahn
22.800	9.500	11 400	18.800	30.200	615	10.724	20.102	30.826	628	— 2·1	1.476	1.507	Békéser Comitatsbahnen
98.600	21.900	49.300	43.700	93.000	705	49.009	40.517	89.526	679	+ 3·8	1.692	1.630	Biharer Vicinalbahn
19.000	3.900	9.500	7.700	17.200	298	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	715	. . .	Boldvathalbahn
60.000	24.000	30.000	48.000	78 000	1.608	24.999	42.290	67 289	1.550	+ 3·7	3.859	3.720	Budapest-Gran Localb.
32.400	16.200	16 200	19.400	35.600	563	19.679	17.758	37.437	592	— 4 9	1.351	1.421	Budapest-Lájosmizse
6.600	5.900	2.200	11.800	14.000	588	2.309	13 631	15.940	670	— 12·2	1.411	1.608	Csetnekthal-Bahn
69.600	18.800	34.300	37 400	71 700	527	34.650	42.227	76 877	565	— 6·7	1.265	1.356	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
43.600	13.300	21 800	26.500	48 300	850	21.744	22.801	44.545	784	+ 8·4	2.040	1.882	Debreczin-Hajdu-Nánás
21.600	2.700	10.800	5.300	16.100	410	10.910	4.362	15.272	388	+ 5·6	984	931	Debreczin—Nagy-Léta
30.000	8.300	15 000	16.500	31.500	296	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	710	. . .	Fehereser und Tolnaer
24.200	5.900	12.100	11 200	23.300	448	13.304	9.772	23.076	444	+ 0·9	1.075	1.065	Felek-Fogaraser Bahn
23.600	7.800	11.800	15.500	27.300	413	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	991	. . .	Garamberzencze-Léva
28.400	23.200	14.200	46.400	60 600	1.207	14 590	42 547	57.137	1.138	+ 6 1	2.897	2.731	Gran—Almás-Füzitö
115.600	23.500	57.800	47.000	104.800	1.489	57 806	48.681	106.487	1.513	— 1·6	3.574	3 631	G. Kikinda-G. Becskerek
55.400	23.800	28.100	47.500	75.600	649	31.275	51.042	82.317	705	— 7·9	1.558	1.692	Grosswardein-B.-Vaskoh
17.600	7.100	8.800	14.300	23.100	549	9.840	13.226	23 066	617	— 11·0	1.318	1.481	Gyula-Feherv.-Zalathna
123.000	36.300	61.500	72 500	134.000	1.133	62.301	80.031	142 332	1.203	— 5·8	2.719	2.887	Háromszéker Localb.
24.400	8.900	12.200	17.600	29.800	536	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.286	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
21.800	5.300	10.900	10.600	21.500	668	12 410	8.147	20.557	638	+ 4 7	1.603	1.531	Hermannst.-Felek. Lb.
8 300	800	2.600	800	3.400	286	2.809	1.228	4.037	339	— 15 7	686	814	Hermannst.-N. Disznod
8.400	2.600	2.100	2.600	4.700	376	2.161	2.876	5.037	403	— 6·7	902	967	Hidegkut-Gyönk-Tamási
8.200	2.500	4.100	4.800	8.900	340	3.783	3.659	7.442	284	+ 19·7	816	682	Kaposvár-Mocsolad
15.600	5.100	7.800	8.900	16 700	309	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	742	. . .	Kaposvár-Fonyod
17.000	2.500	8.500	4.800	13.300	302	1.041	519	1.560	355	— 14·9	725	852	Karczag-Tiszafüred
38.400	23 100	19.200	46 000	65.200	1.103	20.064	45.168	65.232	1.104	— 0·1	2.647	2.649	Kaschau-Torna
17.200	1.400	8.600	2.800	11 400	296	10.054	2.427	12.481	324	— 8·6	710	778	Kecskem.-Füllöpszállás
10.200	1.600	5.100	3.200	8.300	273	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	655	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
20.400	13.300	10 200	26.500	36.700	807	9 590	23.690	33.280	731	+ 10·4	1.937	1.754	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
21 400	6.200	10.700	12.400	23.100	713	13.773	10.493	24.266	749	— 4·8	1.711	1.798	Körös-Belovár Localb.
1.200	500	600	1.000	1.600	667	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.601	. . .	Komló-Bakócza-Felsöm.
17.600	3.500	8.800	6.900	15.700	295	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	708	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
14.200	5.800	7.100	11.400	18 500	833	6.690	15.573	22.263	1.003	— 16·9	1 999	2.407	Kun-Szt. Márton-Szentes
21.600	6.500	10.800	13 000	23 800	216	10 985	15.732	26.717	242	— 10·7	518	581	Máros-Ludás—Bistritz
30.000	9.200	15.000	18 300	33.300	1.031	15 703	17.635	33 338	1.032	— 0 1	2.474	2.477	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
47.400	16.700	23 700	33.400	57.100	430	22.848	29.912	52 760	397	+ 8·3	1.032	953	Matraer Vicinalbahnen
7.400	1.800	3 700	3.500	7.200	471	3.739	3.252	6.991	457	+ 3·1	1.130	1.097	Mezötur-Turkever E.
12.800	11.500	6.400	23.000	29.400	719	7.011	24 782	31 793	777	— 7·5	1 726	1.865	Murányithalbahn
11.600	2.600	5.800	5.100	10.900	384	2.545	1.238	3.783	461	— 16·7	922	1.106	Nagy-Belicz—Privigye
66.600	14.400	33.300	28.700	62.000	552	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.325	. . .	Neógráder Comitatsb.
35.000	12.600	17.500	25 100	42.600	747	17.024	24.883	41.907	735	+ 1 6	1.793	1.764	Nyiregyháza-M.-Szalka
10.800	2.200	5 400	4.300	9.700	266	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	638	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
14.600	1.800	7.300	3.400	10.700	328	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	787	. . .	Pancsova-Petrovoszello
9.400	31.800	4.700	63.500	68 200	3.768	5.206	95 395	100.601	5.558	— 32·2	9.043	13.339	Petroszény-Lupény
62.500	6.400	20.200	12.700	32.900	746	21.002	14.668	35.670	809	— 7·8	1.790	1.942	Pressburg-Dunaszerdah.
21.800	21.000	10 900	41.800	52 700	1.523	17 049	39.334	56 383	1.630	— 6·6	3.655	3.912	P. Tenyö-K. Szt. Márton
55.000	13.800	27.500	27.500	55.000	271	16.553	14.282	30.835	238	+ 13 9	650	571	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
2.100	9.400	700	10.900	11 600	667	824	9 939	10.763	619	+ 7·8	1 601	1.486	Ruma-Vrdnik
57.800	29.600	28.900	59.300	88.200	728	30.956	66.342	97.298	803	— 9 3	1.747	1.927	Slavonische Localbahn
15.900	9.900	10 900	12 300	23.200	493	12.483	8 868	21.351	453	+ 8·8	1.183	1.087	Somogy-Szobb-Barcs
52.200	15.400	26.100	30.800	56.900	1.086	27.009	33.094	60.103	1.147	— 5 3	2.606	2 753	Steinamanger-Pinkafeld
18.400	1.100	6.600	1.900	8.500	405	6.610	1.756	8 366	398	+ 1·8	972	955	Steinamanger-Rum
43.600	15.900	21.800	31.700	53.500	886	18.529	33.029	51 558	854	+ 3·7	2 126	2.049	Száthmar-Nagybánya
25.600	9.900	12.800	19.800	32.600	924	14.700	21.989	36.689	1.039	— 11 1	2 218	2.494	Székler Bahn
42.500	22.300	18.500	44.400	62 900	675	17.267	40.762	58.029	623	+ 8·3	1.620	1 495	Szt. Lörincz—Slatina
36.400	2.700	18.200	5.400	23.600	682	17.958	5.640	23.598	682	0	1.637	1.637	Szentes-H.-M.-Vásárhely
50.400	22.400	25.200	44.700	69.900	648	25.936	49.361	75.297	699	— 7·3	1.555	1.678	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1897	1896	Im Monate Mai 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner Ende Mai 1897	189
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	300	100	100	100	200	6	450	14	— 57·1	32·9	3
Temesvár—Buziás	30·6	. . .	3.000	400	1.500	700	2.200	72	. . . .	. . .	. .	30·6	.
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	8.200	1.200	4.100	2.500	6.600	105	6.612	105	0	62·9	6
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B. .	47·6	. . .	2.000	400	1.000	800	1.800	38	. . . .	. . .	. . .	47·6	.
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	127	4.746	150	— 15·3	31·6	3
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	1.800	300	900	500	1.400	31	. . . .	. . .	. . .	45·3	.
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	8.000	1.400	4.000	2.800	6.800	80	7.499	89	— 10 1	84 6	8
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.600	3.500	2.800	7.000	9.800	185	12.118	228	— 18·9	53·1	5
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	2 400	500	1.200	1.100	2.300	63	3.143	86	— 26·8	36·5	3
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	340·2	52.000	22.500	26.000	45.000	71.000	209	72.306	213	— 1·9	340·2	34
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	26.000	7.500	13.000	15.000	28.000	217	33.950	264	— 17·8	128·8	12
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	3.000	2.500	1.500	5.000	6.500	151	3.879	147	+ 2·7	43·1	2
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·3	48·3	2.600	500	1.300	1 000	2.300	48	2.287	47	+ 2·1	48·3	4
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.400	1.300	1.800	2.500	4.300	96	4.649	104	— 7·7	44·6	4
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken incl. Localbahn Csorba-Csorbató	382·7	377·9	129.936	203.776	66.994	335.985	402.979	1.053	393.643	1.042	+ 1·1	382·7	37
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	5.908	49.247	2.397	54.231	56.628	838	50.203	743	+ 12 8	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	59.876	38.031	17.493	52.182	69.675	582	69.951	584	— 0·3	119·8	11
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	168.344	214 500	135.227	537.334	672.561	955	674.467	958	— 0·3	704·1	70
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	99 020	63.300	36.200	94.700	130.900	336	131.970	366	— 8·2	389·9	36
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.794	13 985	1.268	15.646	16.914	290	9.528	249	+ 16·5	58·4	3
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21	21	520	3 000	170	2.310	2.480	118	1.580	75	+ 57·3	21	2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	6.038	19.969	5.085	27.211	32.296	262	28.033	228	+ 14·9	123·2	12
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	251.845	30.498	35.698	4.450	40.148	875	37.884	825	+ 6·1	45·9	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	108.769	4.264	8.978	977	9.955	1.244	7.232	904	+ 37·6	8	
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	5.002	2.048	2.875	4.446	7.321	163	6.744	150	+ 8·1	44·9	4
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.974	14.798	737	14 673	15 410	467	13.739	416	+ 12·3	33	3
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.991	1.328	2.257	2.030	4.287	246	3.752	216	+ 13·9	17·4	1
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	13.546	932	2.535	700	3.235	119	3.596	132	— 9·9	27·3	2
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.644	620	196	389	585	172	778	229	— 24·9	3·4	
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	3.077	3.041	461	863	1.324	154	1.358	158	— 2·5	8·6	
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·6	9·6	3.202	1.894	1.109	1 942	3.051	318	3.804	396	— 19·7	9·6	
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.655	941	1.059	821	1.880	148	2.299	181	— 18·2	12·7	1
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58	58	7.712	9.752	1.492	13.108	14 600	252	14.855	256	— 1·6	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.539	5.902	2.030	15 309	17.339	205	19.549	231	— 11·3	84·6	8
N.-Lomn.—Tatra-Lomn. (elekt.)*)	. . .	. . .	. . . .	. .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Poprádthal-Bahn	14	14	6.860	4.633	1.706	3.532	5.238	374	4.569	326	+ 14·7	14	1
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	28.847	14 826	22.029	37.152	59.181	261	60 222	266	— 1·9	226·4	22
Szepesbéla-Podoliner Bahn . . .	11	11	1.903	2 167	401	1.007	1.408	128	1 303	118	+ 8·5	11	1
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.961	1.906	443	1.170	1.613	173	1.065	115	+ 50·4	9·3	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	4	1.050	1.054	185	1.052	185	0	5·7	
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	42.226	25.238	20.430	52.263	72 693	339	50.065	233	+ 45·5	214·7	21
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.900	9.570	2.451	13.220	15.671	366	12.489	291	+ 25·8	42·9	4
Summe . . .	15.107	14.127	4,203.309	2,612.066	2,240.625	7,492.401	9,733.026	644	9,548.686	675	— 4·6	15.058	14.08
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen .	16.985	16.599	9,308 098	7,366.661	5,078.381	16,074.492	21,152.873	1.245	20,937.158	1.261	— 1·3	16.931	16.54
Summe der ungar. Eisenbahnen .	15.107	14.127	4,203.309	2,612.066	2,240.625	7,492.401	9,733.026	644	9,548.686	675	— 4·6	15.058	14 08
Hauptsumme . . .	32.092	30.726	13,511.407	9,978.727	7,319.006	23,566.893	30,885.899	962	30,485.844	992	— 3·0	31.989	30.63

Oesterreichisch

Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Gaisbergbahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Kahlenbergbahn	5·5	5·5	6.548	16	5.687	23	5.710	. . .	7.886	. . .	. . .	. . .	.
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
2.500	500	1.000	500	1.500	46	1.284	614	1.898	58	— 20·7	110	139	Taraczthal-Bahn
13.600	2.700	6.800	5.200	12.000	392	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	941	. . .	Temesvár-Buzias
40.200	6.000	20.100	12 000	32.100	510	17.875	11.001	28.876	459	+ 11·1	1.224	1.102	Temesvár-N. Szt. Miklos
12.800	2.300	6.400	4.500	10.900	229	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	550	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
17.600	5.800	8.800	11.500	20 300	642	8.435	11.119	19.554	619	+ 3·7	1.541	1.486	Ujszász-Jaszapáther E.
9.800	2.100	4.900	4.000	8.900	196	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	470	. . .	Ungarische Südostbahn
44.600	7.600	22.300	15.000	37.300	441	20.792	15.863	36.655	433	+ 1·8	1.058	1.039	Versecz—Kubin-Dunap.
28 800	22.100	14.400	44.200	58.600	1.104	13.707	54.756	68.463	1.289	— 14·4	2.650	3.094	Vinkovce-Brčka
10.200	2.500	5.100	5.100	10.200	279	5.055	5.262	10.317	283	— 1·4	670	679	Warasdin-Golubovec
226.000	103.500	113.000	207.000	320.000	941	110.720	205.477	316 197	929	+ 1·3	2.258	2.230	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
101.000	32.600	50 500	65 300	115.800	899	49.333	77.696	127.029	986	— 8·8	2.158	2.366	Zagorianer Bahn
11.000	8.500	5 500	16.900	22.400	520	4.183	14.367	18.550	705	— 26 2	1.248	1.692	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
17.200	2.900	8.600	5.900	14.500	300	8.154	5.766	13.920	289	+ 3·8	720	694	Zsebely-Csákovárer Lb.
18.200	8.300	8.500	16.500	25.000	561	8.828	17.382	26.210	588	— 4·6	1.346	1.411	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
545.964	1,026.965	281.903	1,651.266	1,933.169	5·051	279.648	1,462.206	1,741.854	4.609	+ 9·6	12.122	11.062	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken incl.
26.391	189.337	11.391	231.469	242.860	3.593	10.695	223.608	234.303	3.466	+ 3·7	8.623	8.318	L.B. Csórba-Csorbató
253.066	188.141	80.386	255.931	336.317	2 807	77.237	237.227	314.464	2625	+ 6·9	6.737	6 300	Mohács-Fünfkirchner E.
899.673	948.043	645.014	2,378.685	3,023.699	4.294	631.800	2,357.537	2,989.337	4.246	+ 1·1	10 306	10.190	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
													Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
417.274	287.780	176.260	434.360	610.620	1.566	148.720	432 890	581.610	1.611	— 2·8	3 758	3.866	Arader u. Csánader E.
13.142	63.199	5.965	71 635	77.600	1.329	1.042	44.583	45.625	1.191	+ 11·6	3.190	2.858	Beliscě-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
2.350	9.983	770	7 950	8.720	415	900	5.890	6.790	323	+ 28·5	996	775	Borossebes-Menyháza
23.756	81.460	19.752	106 525	126.277	1.025	18.416	103.150	121.566	987	+ 3·9	2.460	2 366	Barcs-Pakraczer E.
1,096.620	111.721	145.991	18 411	164.402	3.582	134.242	13.701	147.943	3.223	+ 11·1	8.597	7 735	Budapester Localb.
432.740	10.190	35.023	2.362	37.385	4.673	29.004	2.505	31 509	3.939	+ 18·6	11.215	9.454	Budapest-Szt. Lörincz
22.602	9.301	13.176	18.164	31.340	698	13.171	16.977	30.148	671	+ 4·0	1.675	1.610	Eperjes-Bartfeld
15.116	68.176	3.489	70.470	73 959	2.241	3.735	62.886	66.621	2.019	+ 11·0	5 378	4.846	Gölnitzthal-Bahn
39.047	6.172	9.774	8.297	18.071	1.039	9.667	7.253	16.920	972	+ 6·9	2.494	2.309	Güns-Steinamanger
64.194	19.691	12.764	5.261	18 025	660	12.688	3.295	15.983	586	+ 12·6	1.584	1.406	Haraszti-Ráczkev
7.671	4 585	925	2.652	3.577	1.052	1.093	2.527	3.620	1.065	— 1·2	2.525	2.556	Holics-Gödinger Localb.
12.655	17 447	1.958	4.765	6.723	782	2.097	5.394	7 491	871	— 10 2	1 877	2 090	Késmark-Szepes-Bélá
14.543	7.580	4.763	8.196	12.959	1.350	4.889	9.844	14.733	1.535	— 19·3	3.240	3 684	Keszthély-B. Szt. György
17.149	5.376	4.918	4.346	9.264	729	5 033	4.577	9.610	757	— 3 7	1.750	1.817	Löcsethal-Bahn
35.869	51.085	6.849	67.778	74.627	1.287	9.769	69 745	79.514	1.371	— 6·1	3.089	3 290	Marmaroser Salzb. A.-G.
21.257	32.037	8.547	61 079	69.626	823	9.909	70.701	80.610	953	— 13·6	1.975	2.287	Nagy-Károly-Somkuti
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
29 986	27.282	7.677	18.675	26.352	1.882	7.583	17.364	24.947	1.782	+ 5·6	4.517	4.277	Poprádthal-Bahn
132 662	67 409	94.600	162.648	257.248	1.136	94.748	167.381	262.129	1.158	— 1·9	2 726	2.779	Számosthal-Bahn
85.68	11.910	1.836	5.214	7.050	641	1.929	5.691	7.620	693	— 7·5	1.538	1.663	Szepes-Béla-Podolin
9.453	5.900	1.997	4.007	6.004	646	1.479	2.686	4.165	448	+ 44·2	1.550	1.075	Szep. Olaszi-S.Varalja
68	18.000	12	5.250	5.262	923	7	5.250	5.257	922	+ 0·1	2.215	2.213	Terret-Kowaszna
249.551	74.715	101.351	159.643	260.994	1.216	87.192	136.781	223.973	1.043	+ 16·6	2.918	2 503	Torontaler Localb.
36.040	33.720	11.251	47.374	58.625	1.367	10.883	46.084	56.967	1.327	+ 3·0	3.281	3.185	Ungthalbahn
19,505.607	12,036.705	10,567311	34,689.188	45,256.499	3 004	11,009.658	33,158.124	44,167.782	3.133	— 4·1	7.210	7.519	**Summe**
													Recapitulation.
38,288.361	35,776.554	21,403.024	77,340.987	98,744.011	5.832	21,844.559	74,842.468	96,687.027	5.844	— 0·2	13.997	14.026	**Se. d. österr. Eisenb.**
19,505.607	12,036.705	10,567.311	34,689.188	45,256.499	3.004	11,009.658	33,158.124	44,167.782	31.33	— 4·1	7.210	7.519	**Se. d. ungar. Eisenb.**
57,793.968	47,813.259	31,970.335	112,030.175	144,000.510	4.502	32,854.217	108,000.592	140,854.809	4.598	— 2·1	10.805	11.035	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen Anzahl	Güter Tonnen	1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differenz	1896	1895	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
18.218	25	9.977	51	10.028	. . .	11.927	43	11.970	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai 1897	1896	Im Monate Mai 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau													
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	4·8	24.292		2.482		2.482		2.905				
Gmunden Bahnhof—Stadt													
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	395.480		21.072		21 072		18.866				
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	33.203		4.983		4.983		5.959				
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)													
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	2·1	117.496		8 254		8.254		4.172				
Teplitz—Eichwald	8·93	8·22	65.717		6.511		6.511		4.975				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	1·4	1·4	25.616		705		705		625				
Auf den Laurenziberg in Prag													
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	13.797	10	1.242	16	1.258		1.525				
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	15.849		1.648		1.640		2.424				
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	13.641	5.120	5.526	14.676	20.202	192	16.504	157	+ 23·0	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640	619	72.300	38.375	45.273	144.177	189.450	296	179.835	291	+ 2·0	640	619
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	81.343	2.894	3.512	2.005	5.517	1.126	5.599	1.143	— 1·0	4·9	4·9

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen pro Jänner 1897 richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 77.658 Personen und des Erträgnisses um fl. 70.014, was darauf zurückzuführen ist, dass im Vorjahre die Pfingstfeiertage in den Monat Mai, im laufenden Jahre aber in den Monat Juni fielen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtenquantums um 79.923 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 107.009.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art . . . . . . um 6.166·0 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 3.080·7 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 2.787·1 t
„ Holz aller Art . . . . „ 2.857·6 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 16.380·9 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 11.375·2 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 2.479·8 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Zucker, roh . . . . um 1.277·3 t
„ Kohlen . . . . „ 26.973·3 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 7314 Personen und das Erträgniss um fl. 1354 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtenquantums um 1622 t und des Erträgnisses um fl. 5715 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei Getreide aller Art . . . . . . um 102·0 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 311·1 t
„ Zucker, roh . . . . „ 477·8 t
„ Holz aller Art . . . . „ 1.370·4 t
„ Steinen aller Art . . . . „ 1.748·1 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

bei Erzen und Schlacken . . . . um 291·5 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 243·8 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 8887 Personen und das Erträgniss um fl. 1872 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1186 t und des Erträgnisses um fl. 3173 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Holz aller Art“ und „Steine aller Art“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtenausfall aufweisen.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1897	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		Gulden				Gulden					Gulden		
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
7.385	...	6.935	...	6.935	...	11.228	...	11.228	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
1,564.360	...	83.300	...	83.300	...	72.760	...	72.760	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
66.974	...	10.157	...	10.157	...	10.731	...	10.731	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
534.385	...	36.482	...	36.482	...	10.130	...	10.130	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
267.377	48	24.237	30	24.267	...	16.062	...	16.062	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
47.911	...	1.437	...	1.437	...	1.197	...	1.197	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
13.794	10	1.242	16	1.258	...	1.513	12	1.525	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
68.851	...	6.517	...	6.517	...	8.569	...	8.569	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
58.870	22.927	23.480	66.313	89.793	855	22.960	63.306	86.266	822	+ 4·0	2.052	1.972	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
298.417	166.834	183.239	567.909	751.148	1.174	180.582	585.127	765.709	1.237	— 5·0	2.818	2.969	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
mit elektrischem Betrieb.													
375.226	12.620	15.608	8.945	24.553	5.011	14.703	9.146	23.849	4.867	+ 3·0	12.026	11 681	Trambahn in Sarajevo

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das im Monate Mai 1897 erzielte Einnahmenplus von fl. 32.986 ist insbesonders Kohlen-, Eisenerz- und Baumaterialientransporten zuzuschreiben.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Ziffern pro Mai 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	— 18.895	Personen	— fl. 34.662
Ergänzungsnetz . . .	— 2.487	„	— „ 17.548
Südnordd. Verbindungsbahn	— 15.981	„	— „ 15,905

Die Mindereinnahmen im Personenverkehre erklären sich vorzugsweise dadurch, dass im Vorjahre die Pfingstfeiertage in den Monat Mai fielen, was in diesem Jahre nicht der Fall war, und dürften ferner auch auf das ausnehmend schlechte Wetter zurückzuführen sein, durch welches sich das Publicum abhalten liess, die sonst gerade im Monate Mai so beliebten Ausflüge zu unternehmen.

B. Frachten:
(provisorische Ziffern pro Mai 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 3.294 t	+ fl. 50.454
„ „ Ergänzungsnetz .	— 7.874 t	— „ 7.620
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 7.253 t	+ „ 6.905

Die Zunahme des Verkehres und der Einnahmen des garantirten Netzes und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind hauptsächlich dem stärkeren Anschlussverkehre, an dem namentlich das garantirte Netz mit längeren Strecken betheiligt ist, zuzuschreiben.

Der Ausfall der Ergänzungslinie erklärt sich durch den in Folge der Hochwässer schwächeren Elbe-Umschlagsverkehr.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund der definitiven Buchungen des Monates Jänner 1897 richtiggestellt.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Mai 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mindereinnahme beträgt fl. 51.678, und zwar entfällt auf den Personenverkehr ein Minus von fl. 130.586 und auf den Frachtenverkehr ein Plus von fl. 78.908.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist Liesing-Kaltenleutgeben eine Mindereinnahme (Abnahme im Personen- und Güterverkehre) von fl. 1077 und Mödling-Hinterbrühl eine solche von fl. 976 aus. Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg hingegen hat eine Mehreinnahme von fl. 531 erzielt, welche vorzugsweise von der Steigerung des Personenverkehres herrührt.

Die Einnahmen nachfolgender Pachtbahnen ergeben ein Plus, und zwar:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . fl. 1668
Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . „ 993
Bárcs-Pakráczer Bahn . . . . . . „ 4263
Vicinalbahn Güns-Steinamanger . . „ 535
welches Plus bei der Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Bahn insbesondere durch die Steigerung im Frachtenverkehre verursacht wurde.

An der Steigerung der Einnahmen der Bárcs-Pakráczer Bahn und der Vicinalbahn Güns-Steinamanger participirt sowohl der Personen- als auch der Frachtenverkehr.

Dagegen weisen die Wien - Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn ein Minus von fl. 250, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg ein solches von fl. 140 und die Localbahn Cilli-Wöllan ein solches von fl. 5971 nach, und zwar bei ersterer Bahn in Folge Rückganges des Personenverkehres und bei letzteren zwei Bahnen in Folge schwächeren Personen- und Güterverkehres.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Mai 1897 ergibt sich bei Vergleichung mit den Ergebnissen des Monates Mai vom Vorjahre im Personenverkehre ein Ausfall von 16.580 Personen und fl. 8549 Einnahmen, was ausschliesslich durch den Umstand erklärt erscheint, dass voriges Jahr die Pfingstfeiertage in den Gegenstandsmonat, heuer dagegen auf den 6. und 7. Juni fielen.

Der Güterverkehr ergibt dagegen fl. 2326 Mehreinnahmen, und verbleibt sonach ein Einnahmenausfall von fl. 6223 aus dem Gesammtverkehre.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Prag: Ergänzungsbauten in der Station Sudoměřic: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tabor hat die politische Begehung des Projectes für die Durchführung von Ergänzungsbauten in der Station Sudoměřic der Linie Gmünd—Prag für den 20. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 10.636/IV.]

— (Linie Pilsen—Dux: Bauherstellungen auf der von der Station Bilin zum Amalia-Schachte führenden Schleppbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Dux hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung zweier Schiebebühnen und eines Ableitungscanals auf der von der Station Bilin der Linie Pilsen—Dux zum Amalia-Schachte des Duxer Kohlenvereines führenden Schleppbahn für den 17. Juli angeordnet. [E.-M.-Z. 10.551/IV.]

— (Ostgalizische Localbahnen: Linie Czortków—Zaleszczyki: Herstellung einer Druckwerksanlage für die Station Zaleszczyki: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Druckwerksanlage vom Dniesterflusse für die Station Zaleszczyki für den 14. Juli anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 10.279/IV.]

Projectirte Localbahn Wessely a. M. zur österr.-ungarischen Grenze. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung F. Horschitz in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wessely a. M. der Linie Brünn—Vlarapass der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Louka und Welka zur österr.-ungarischen Grenze die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 13. Juli anberaumt und mit der Leitung dieser Amtshandlung den k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut.

Im Anschlusse an die vorgedachte Amtshandlung wird die Lage des Grenzübergangspunktes der Projectslinie mit Rücksicht auf ihre künftige Fortsetzung nach Ungarn zu erörtern und festzustellen sein. Ferner ist bezüglich der im Zuge der Linie auf österreichischem Gebiete liegenden letzten Station Kurzelau zu erheben, ob dieselbe auch als Betriebswechselstation der erwähnten Fortsetzungslinie entspricht. [E.-M.-Z. 9586/I.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Bodenbach: Hochbauherstellungen in der Station Lieben.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über die anlässlich der Erweiterung der Station Lieben nothwendigen Hochbauherstellungen, als: Aufnahmsgebäude, Passagierabort, Nebengebäude, Kaserne, Umladeperron, Petroleumrampe, Locomotivremise sammt Anbauten, Wasserstationsgebäude, Brückenwaage und Adaptirung des bestehenden Frachtenmagazines der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9507/IV.]

— (Errichtung eines neuen Wasserableitungscanals in der Station Kralup.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Wasserableitungscanals vom Wasserkrahne Nr. 4 in der Station Kralup der Linie Brünn—Bodenbach ertheilt. [E.-M.-Z. 10.206/IV.]

— (Bauherstellungen und Adaptirungen in der Station Selč.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Veranda beim Aufnahmsgebäude bei gleichzeitiger Uebertragung und Reconstruction des Stationsabortes, sowie Abtragung des bestehenden Stutzgeleises, ferner für die Herstellung eines neuen Stutzgeleises und eines Verladeplatzes nebst theilweiser Abänderung des Zufahrtsstrassenplatzes in der Station Selč der Linie Brünn—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.353/IV.]

— (Linien Prag—Bodenbach und Chotzen—Braunau: Errichtung von Nebengebäuden: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung von freistehenden Aborten bei den Wächterhäusern Nr. 380 und 381 der Linie Prag—Bodenbach und bei dem Wasserstationsgebäude in der Station Neustadt a. M. der Linie Chotzen—Braunau ertheilt. [E.-M.-Z. 10.394/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Vlarapass.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Vlarapass der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.505/IV.]

— (Strecke Brünn—Adamsthal: Verbesserung der Richtungsverhältnisse zwischen km 161 und 164: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Verbesserung der Richtungsverhältnisse in den Gegenkrümmungen zwischen km 161 und 164 der Strecke Brünn—Adamsthal der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.273/IV.]

Projectirte Localbahn Bisenz-Pisek — Ungar.-Ostra. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Juni die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Rud. Stummer v. Traunfels vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn Bisenz-Pisek — Ungar.-Ostra die Trassenrevision durchzuführen und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Die k. k. Statthalterei wird unter Einem beauftragt, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 6932/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate April.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate April vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	9
	in Stationen	13
Zusammenstösse	auf freier Bahn	1
	in Stationen	16
sonstige Betriebsunfälle		127
	zusammen	166

Die Betriebslänge betrug 39.418 km, an Zugkilometern wurden geleistet 26,682.999, so dass je ein Unfall auf 237 km Betriebslänge oder auf 160.741 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	11
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	27	73
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	17
zusammen	48	101

Italien. (Eisenbahn Mestre-Bassano-Primolano.) Wir entnehmen dem „Monitore delle Strade ferrate": In Angelegenheit der Eisenbahn Mestre-Bassano-Primolano hat am 5. Juni beim Municipium in Venedig eine von dem Bürgermeister einberufene Versammlung stattgefunden, an welcher mehrere Abgeordnete, der Handelskammerpräsident, die Bürgermeister von Castelfranco, Piombino Dese, Noale und Scorze und die Vertreter der Comités von Noale und Castelfranco theilnahmen. Es wurde beschlossen, eine Versammlung in Rom abzuhalten und eine Audienz beim Minister für öffentliche Arbeiten zu erwirken, damit diese Angelegenheit, welche schon seit 30 Jahren hinausgeschleppt wird und nunmehr in ein kritisches Stadium tritt, endlich einmal im Sinne der Aspirationen Venedigs einer Lösung zugeführt werde. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat nämlich erst vor Kurzem über Gutachten des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten die Concession für die Linie Venedig—Bassano verweigert.

Schiffahrt.

Regulirung des die ungarische Landesgrenze berührenden Flussabschnittes der March. (Vorlage des Gesetzentwurfes an die ungarische Legislative.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat eine an ihn am 26. Juni in der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses in Angelegenheit der Regulirung der March und Herstellung des Flussbettes in gut schiffbaren Zustand gerichtete Interpellation dahin beantwortet, dass diesbezüglich ein im Einvernehmen mit der österreichischen Regierung verfasster Gesetzentwurf zur Vorlage bereits vorbereitet ist, und zwar im Sinne und in Ergänzung des Gesetzentwurfes, welcher im Jahre 1894 über die Regulirung der Ströme und Flüsse eingebracht wurde, laut dem von dem Gesammtkostenbetrage von 54·3 Millionen Gulden $1^1/_2$ Millionen Gulden für die Correctionsarbeiten an der March präliminirt waren. In dem Motivenberichte zu dem Gesetzentwurfe wird hervorgehoben, dass die Regulirungspläne bereits im Frühjahre 1894 der österreichischen Regierung übersendet wurden und dass später sowohl in Bezug auf die allgemeinen Principien, als auch in Bezug auf die meisten Details eine Uebereinstimmung der Delegirten erzielt worden sei. Es bestanden noch geringfügige Abweichungen, deren Ausgleichung nunmehr als definitiv erledigt zu betrachten ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24).

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

9. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. Juli, um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän A. Mocole, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

9. Juli,	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
12. „	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	
13. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	
14. „	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	
15. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	

Vergnügungsreisen:

11. Juli, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris", Capitän P Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

11. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Aurora", Capitän G. Ghezzo, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

14. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

15. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Minerva", Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Saturno", Capitän C. Buzik, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän L. Brelich, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Juli, Dampfer „Pandora", Capitän A. Mocolle, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Markgrafen Alexander Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Dr. Emil Hardt die diesjährige (77.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt. Bei derselben waren 30 Actionäre erschienen, welche 4060 Actien mit 406 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte pro 1896 erhöhten sich bezüglich des Hauptbahnnetzes die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 260.939 fl. auf 6,134.560 fl., aus dem Militärtransporte um 64.130 fl. auf 306.991 fl., aus dem Gepäcksverkehre um 5515 fl. auf 355.734 fl., aus dem Eilgutverkehre um 16.522 fl. auf 926.532 fl., aus dem Frachtenverkehre um 2,456.421 fl. auf 29,486.510 fl. Die verschiedenen Einnahmen verminderten sich um 88.370 fl. auf 297.767 fl. Die günstigen Einnahmen resultiren aus gesteigerten Verkehren. Im Personenverkehre trat eine Steigerung um 367.820 Civil- und 52.267 Militärpersonen ein, der Eilgutverkehr erzielte eine Aufbesserung von 9437 t. Der Verkehr von Partei-Frachtgütern wies eine Gesammtbewegung von 12,456.420 t (+ 1,204.083 t) aus, beim Reisegepäck trat eine Steigerung von 844 t ein. Mehrverfrachtungen fanden statt namentlich in Baumaterialien, Kohlen und Coaks, Getreide, Holz, mineralischen Leuchtstoffen, Erzen, Rüben und Mahlproducten, Minderverfrachtungen im Viehverkehre und in Zucker. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 37,508.950 fl. (+ 2,655.157 fl.). Die eigentlichen Betriebsausgaben stellten sich auf 16,650.481 fl. (+ 823.477 fl.). Die Kosten der allgemeinen Verwaltung beliefen sich auf 667.330 fl. (— 3840 fl.), der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung auf 3,241.922 fl. (— 50.610 fl.), des Verkehrs- und commerziellen Dienstes auf 7,725.514 fl. (plus 474.772 fl.), des Zugförderungsdienstes und der Fahrfundus-Erhaltung auf 5,015.715 fl. (+ 403.154 fl.). Die sonstigen Auslagen stellten sich auf 3,978.413 fl. (+ 146.260 fl.). Die gesammten Betriebsausgaben stellten sich auf 20,628.895 fl. (plus 969.737 fl.), der Betriebsüberschuss auf 16,879.200 fl. (+ 1,686.000 Gulden), der Betriebscoëfficient stellte sich auf 44·39 pCt. gegen 45·41 pCt. im Vorjahre. Abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst bezifferte sich der Reinertrag auf 10,944.677 fl. (+ 1,605.648 fl.). Der Antheil der Staatsverwaltung betrug 1,746.776 fl. (+ 802.824 fl.). Von dem Erträgnisse des Hauptbahnnetzes verblieben sohin rein 9,197.901 fl. Hiezu kamen noch die Erträgnisse der übrigen Geschäftszweige. Die Localbahnen haben im Gegenstandsjahre das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals aufgebracht und ein Reinerträgniss von 12.818 fl. geliefert, während im Vorjahre noch ein Ausfall von 94.122 fl. zu verzeichnen war. Das Erträgniss des Montanbesitzes belief sich auf 1,112.310 fl. (+ 11.091 fl.). Die Geringfügigkeit der Steigerung ist auf einen Schachtbrand in Polnisch-Ostrau und auf einen anhaltenden Strike zurückzuführen. Die Erträgnisse des Privatbesitzes bezifferten sich mit 87.131 fl., des allgemeinen Reservefonds mit 418.571 fl., die Zinseneingänge aus der fruchtbringenden Verwerthung der Baarbestände des Betriebes mit 301.420 fl., der Coursgewinn an Valuten mit 13.399 fl., die sonstigen Erträgnisse 1274 fl. Abzüglich der bereits ausbezahlten 5perc. Actiendividende standen zur Verfügung der Generalversammlung 8,085.016 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, sowie den Bericht der Revisoren und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Versammlung beschloss die Auszahlung einer Superdividende von 96·75 fl. per Actie und den Vortrag des Restes per 876.052 fl. auf neue Rechnung. Ferner wurde die Aufnahme eines neuen 4perc. Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 20 Millionen Gulden zum Zwecke der Dotirung des Baureservefonds des Eisenbahn-Unternehmens (mit Ausschluss der Localbahnen), sowie die Verwendung eines Theiles des allgemeinen Reservefonds für Erweiterungsbauten bei den gesellschaftlichen Kohlenwerken genehmigt. Die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses und deren Ersatzmänner wurden mit Acclamation wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Alexander Markgraf Pallavicini zum Präsidenten und Philipp Graf Boos-Waldeck zum Vicepräsidenten, dann die beiden Ebengenannten, Josef Hönigswald, Alfred von Lenz und Dr. Josef Stöger als Mitglieder des Comité wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXX. Stückes.) Das am 7. Juli herausgegebene CXXX. Stück enthält unter

Nr. 3303: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 30. Juni 1897, Z. 13.254, betreffend die Bestimmung der Station Chybi als Verladestation für Schweine.

Nr. 3304: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 5. Juli 1897, Z. 13.925, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 9. Juli herausgegebene CXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3305: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 4. Juli 1897, Z. 13.467/IV, betreffend das Ausfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine nach Dänemark.

Nr. 3306: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 26. Juni 1897, Z. 34.364, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 3307: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 7. Juli 1897, Z. 23.747, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Klauenthiere aus Oberösterreich.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Juli d. J. dem Generalinspector und Vorstand des Verkehrsdienstes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Regierungsrath Cölestin Rubricius, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Orden der eisernen Krone dritter Classe taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Juli d. J. den Maschinenmeistern der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Franz Ferg und Josef Hawranek das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft als Concessionärin der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz den bisherigen Verkehrsleiter-Stellvertreter der Dampftramway Krauss & Comp. Eduard Reinhart als verantwortlichen Betriebsleiter der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz bestätigt.
[E.-M.-Z. 6453/I.]

Das k. k. Eisenbahnministerium hat über die von der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien erstattete Anzeige die Ernennung des bisherigen Betriebsdirectors der Schwabenberg-Zahnradbahn in Budapest Hugo Schwarzer zum Betriebsleiter der Kahlenberg-Eisenbahn an Stelle des am 18. April 1897 verstorbenen gesellschaftlichen Betriebsleiters Georg Hauber genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 7999/I.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juni 1897.

Artikel	Lager am 1. Juni	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Juni
	Metercentner			
Weizen	388	101	69	420
Roggen	192	—	—	192
Gerste	753	—	—	752
Hafer	2517	508	682	2343
Malz	751	404	164	991
Mais	1273	201	489	981
Diverse	1878	2050	1938	1990
Total	7752	3264	3342	7674

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juni 1897				Juni 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	329.845	279.217	266.331	342.731	305.499	270.595	313.293	262.801
Darunter:								
Weizen	147.988	23.809	86.173	85.624	106.882	64.620	99.213	72.289
Roggen	11.053	31 827	30.478	12.402	17.357	13.524	25.918	4.963
Gerste	16.794	3.096	7.094	12.796	43.258	3.259	11.024	35.493
Hafer	63.233	45.288	56.589	51.932	46.258	31.947	48.996	29.209
Mais	40.078	162.386	71.439	131.025	16.109	117.377	106.565	26.921
Hirse	1.847	302	607	1.542	1.227	817	631	1.413
Bohnen	4.072	199	752	3.519	3.632	219	439	3.412
Erbsen	12.075	—	2.282	9.793	1.111	—	168	943
Malz	129	1.018	814	333	675	1.628	1.322	981
Raps	583	14	228	369	29.869	440	6.631	23.678
Hanfsamen	1.894	92	298	1.688	175	283	114	344
Wicken	1.789	466	266	1.989	1.532	33	437	1.128
Mehl	6.376	1.738	2.951	5.163	8.328	1.321	2.458	7.191
Kleie	1.337	1.040	359	2.018	432	722	1.085	69
	309.248	271.275	260 330	320.193	276.845	236.190	305.001	208.034
Spiritus	3.382	102	—	3.484	1.196	—	—	1.196
Zucker	4.773	1.583	1.667	4.689	6.704	31.262	4.438	33.528
Wein	1.249	514	361	1.402	3.856	670	446	4.080
Oele und Fette	1.297	408	347	1.358	2.307	562	917	1.952
Sonstige Waaren	9.896	5.335	3.626	11.605	14.591	1.911	2.491	14.011
Mittlere Tagesbewegung . .	23.720 Meter-Centner				24.328 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,780.740	1,077.495	1,282.665	2,575.570	2,728.325	1,778.820	1,063.400	3,443.745

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	75	12	37	50	89	22	29	82
Versicherungswerth . . fl.	757.340·—	147.350·—	483.600·—	421.090·—	311.990·—	86 830·—	122.900·—	275.920·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	6	5	4	7
Versicherungswerth . . fl.	5.400·—	—	—	5.400·—	24.000·—	11.500·—	12.400·—	23.100·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	—	—	2.000·—	13.037·—	5.400·—	7.157·—	11.280·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juni 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1897
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	67.528	17.489	29.212	55.805
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	4.391	659	871	4.179
Mehl	3.883	306	1.154	3.035
Wein	6.558	1.729	1.749	6.538
Zucker	30.545	10.562	16.960	24.147
Diverse	22.151	4.233	8.478	17.906
Assecuranzwerth . . fl.	2,436.436	559.380	832.155	2,163.661

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1897
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	19	1	3	17
Versicherungswerth . fl.	33.540	2.000	10.115	25.425
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	4	—	1	3
Versicherungswerth . fl.	7.360	—	1.900	5.460
Lombardbetrag . . . fl.	4.400	—	1.100	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Juni 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1897
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	68.457	16.110	33.649	50.918
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	13.441	214	8.349	5.306
Hafer	41.008	4.817	19.321	26.504
Korn	3.556	—	—	3.556
Gerste	2.932	339	970	2.301
Mais	6.781	10.688	4.866	12.603
Diverse	739	52	143	648
Assecuranzwerth . . fl.	453.350	93.760	236.435	310.675

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1897
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	5	—	4	1
Versicherungswerth . fl.	68.860	—	53.860	15.000
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

K. k. Staatsbahn-Direction in Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, den für das Jahr 1898 erforderlichen Bedarf von circa

60.000 m³ gereutertem und ungereutertem Flussschotter

im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung zu vergeben.

Die Ablieferung dieses Schotters hat derart zu erfolgen, dass die eine Hälfte der für die einzelnen Deponirstellen bestimmten Menge spätestens bis Ende März 1898 und die zweite Hälfte spätestens bis Ende August 1898 vollständig effectuirt werde.

Nähere Angaben über die Modalitäten der Lieferung und die erforderlichen Quantitäten sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction oder bei den k. k. Bahnerhaltungssectionen eingesehen, behoben und bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung das hiezu aufgelegte Formulare benützt werden muss, sind sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel zu versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Lieferung von Schotter“** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau bis spätestens **24. Juli l. J.**, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Gleichzeitig mit der Vorlage des Offertes ist ein Vadium von 5 pCt. des Werthes des offerirten Schotterquantums an die k. k. Staatsbahn-Directionscassa in Krakau einzubringen. Nach Zuschlag der Lieferung muss eine Caution in der Höhe von 10 pCt. des Werthes der zur Lieferung übernommenen Schottermenge binnen acht Tagen nach Erhalt des diesbezüglichen Schlussbriefes gleichfalls bei der obgenannten Cassa erlegt werden.

Jeder Offerent bleibt bis zur Verständigung über die Annahme oder die Nichtannahme des Offertes an sein Angebot gebunden. Desgleichen hat jeder Offerent das Recht, der am 24. Juli l. J., um 2 Uhr Nachmittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 1. Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des VI. Nachtrages zum Getreide-Specialtarife vom Schiffahrtsbeginn 1895.

Mit Giltigkeit ab 1. August 1897 tritt der VI. Nachtrag zum oben genannten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Erhöhung der gegenwärtig in Wirksamkeit stehenden Frachtsätze der Tariftabelle A.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 9. Juli 1897. [480]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab 1. August 1897 bis Schiffahrtsschluss 1897 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donaustationen, von Theiss-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals
   nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . 3 Kreuzer
2. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclus. Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals . . 2 „
   b) von Draustationen . . . . 2 „
3. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclus. Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Begacanals . . . . . 3 „
   b) von Savestationen . . . . . 2 „
4. Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen
   von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen . . 2 „
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   nach Temesvár, Szegedin, Essegg, Barcs, Sissek, Neusatz, Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 10 Centim.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom 1. August 1897 bis Schiffahrtsschluss 1897 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrslation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der oben bezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende Jänner 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Juli 1897. [481]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Jänner 1897.)

Ab 1. August 1897 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, „ „ 1. Jänner 1896,
II. „ „ „ 1. Jänner 1897.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893,
II. „ „ „ 1. September 1895,
III. „ „ „ 1. April 1896.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, „ „ 1. April 1896.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1897 bis Schiffahrtsschluss 1897 und bei

einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 M.-Ctr. folgende Refactien gewährt:

Markpfennig pro 100 kg

1. Für Sendungen von Donaustationen unterhalb Wien bis einschliesslich Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save, der Drau, des Bega-, Franzens- und Franz Josef-Canales 6
2. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen . . 8

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende Jänner 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Juli 1897. [482]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Expeditionsprämie im Getreide-Exportverkehre.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt hiemit bekannt, dass sie wie im Vorjahre die Verpflichtung übernimmt, alle ab 1. August 1897 bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt von ihr nach den bayerischen Schiffsstationen zur Expedition übernommenen Getreide- und Mahlproducte-Sendungen in Mengen von mindestens 10.000 kg per Schiffsfrachtbrief, soweit deren Transport innerhalb der offenen Schiffahrt überhaupt möglich ist, zu den jeweilig bestehenden Frachtsätzen an ihren Schiffsbestimmungsort zu befördern.

Insbesondere jedoch übernimmt es die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, diese ursprünglich nach den Schiffsstationen Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg adressirten Getreide- und Mahlproducte-Sendungen auch in dem Falle, als wegen Niederwasser auf der Strecke Passau—Regensburg der Schiffsverkehr auf dieser Strecke zeitweilig eingestellt oder eingeschränkt werden muss, zu den bestehenden Schiffsfrachtsätzen mit eventueller Benützung des Bahnweges ab Passau nach Vilshofen (Bahnhof), Deggendorf (Bahnhof), Straubing (Bahnhof) und Regensburg (Bahnhof) zu stellen, bezw. die zum Umschlag in Regensburg bestimmten Sendungen schon ab Passau auf dem Bahnwege in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief zu den via Regensburg sich ergebenden Gesammtfrachten (Schiffsfracht bis Regensburg und Bahnfracht ab Lände Regensburg) nach den Seitens der Parteien verfügten Bahnbestimmungsstationen zu befördern. Die letztere Abfertigungsweise wird möglichst im Kartirungswege zur Durchführung gelangen.

Als theilweise Entschädigung gegenüber den aus dieser Garantie resultirenden Mehrauslagen werden im Verkehre nach den bayerischen Schiffsstationen Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg für alle eingangs erwähnten Aufgaben ab 1. August 1897 bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt folgende Expeditionsprämien eingehoben, und zwar:

a) im Verkehre

per 100 kg

nach Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf und Straubing . . . . 5 Pfg.
nach Regensburg (loco und transit) . . . 10 Pfg.

b) für zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. I vom 1. September 1895 nebst Nachträgen abgefertigte Sendungen (an Stelle der im Hauptarife auf Seite 4 bezeichneten Umladegebühr von 10 Pfg.) . . . . . . 5 Pfg.

Für zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen der Getreide-Ausnahmetarife Nr. II, III und IV des combinirten Schiffs- und Bahnverkehres abgefertigte Sendungen wird eine Expeditionsprämie nicht eingehoben.

Die Gesellschaft behält sich jedoch immerhin vor, im Nothwendigkeitsfalle die Aufnahme von Sendungen für die bayerischen Schiffsstationen je nach Umständen zu beschränken oder ganz einzustellen.

Wien, am 10. Juli 1897. [483]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Silberwaarentransporte. (Tarifirung.) Aus Anlass einer Anfrage hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 2. Juni 1897 entschieden, dass Silberwaaren unter die Bezeichnung „Pretiosen und andere Kostbarkeiten" im Tariftheile I fallen und demgemäss in Bezug auf die Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Abschnittes C, Ziffer III, dieses Tariftheiles zu behandeln sind. [E.-M.-Z. 4701/III.]

Kupfervitriol zu landwirthschaftlichen Zwecken. (Depositäre.) Von der Marktgemeinde Spitz wurde im Grunde der Bestimmungen zu der in Nr. 139 des vorliegenden Blattes vom 3. December 1896 unter fortlaufender Nr. 2232 für den Transport von Kupfervitriol zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans auf den österreichischen Hauptbahnen publicirten Tarifermässigung Herr Leopold Tieger in Spitz als Depositär für die einschlägigen, in der Station Krems zum Bezuge gelangenden Kupfervitriolsendungen bestellt. [E.-M.-Z. 4730/III.]

Ausland.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Berichtigung.) Seite 62 des Tarifes ist die Entfernung Deggendorf—Schweighof von 397 in 307 km abzuändern.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V). (Nachtrag 6.) Am 1. Juli ist für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Czarnikau des Directionsbezirkes Bromberg, Alt-Jauer und Rüstern des Directionsbezirkes Breslau, Benkendorf und Holleben-Beuchlitz des Directionsbezirkes Erfurt und Wünsdorf des Directionsbezirkes Halle, sowie mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für die noch zu eröffnende Station Blankenstein (Saale) des Directionsbezirkes Erfurt. Ferner werden die Entfernungen für die Stationen Gross-Gräfendorf, Lauchstädt und Schafstädt des Directionsbezirkes Erfurt durchwegs ermässigt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9a für Eisen und Stahl des Specialtarifes II sind den abgeänderten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 9 im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif entsprechend umgerechnet. Hiedurch treten theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen ein, auch kommen die Ausnahme-Frachtsätze von den Stationen Antonienhütte, Beuthen O.S.E. und Beuthen R.O.U.E. in Wegfall.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen eintreten.

Sämmtliche im Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten, sofern sie nicht bereits früher veröffentlicht und eingeführt sind, erst mit dem 15. August 1897 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1326	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kalk, gebrannt, und Kalkabfälle	Pardubic (St.E.G.) Pardubitz (Oe.N.W.B.) Pardubic (St.E.G.)	Aussig (St.E.G.) Aussig (Oe.N.W.B.) Brünn (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	26 kr. 28·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1327	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Zündhölzchen	Müglitz	Prag (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	138·5 kr.	102·5 kr.	36 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1328	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil	Neubidschow Smidar loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. 12·6 11·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1329	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. October 1897 gelangt für die zur Neuanlage eines Braunkohlen-Bergwerkes in Grasseth dienenden Theile einer Pumpmaschine als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen rücksichtlich der Strecke Prag (Bubna)—, bezw. Prag (Smichow)— Falkenau a. d. Eger die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											
1330	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisen und Stahl, alt, etc., der Pos. E-9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Den im Ausnahmetarife V unseres Localtarifes angeführten Stationen	Krompach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif		Die um 15 pCt. gekürzten Frachtsätze der Colonne C unseres Ausnahmetarifes V		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1331	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Zucker aller Art	Podwołoczyska (Bahnhof) trans für Sendungen von Proskurow	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau-Oderumschlagplatz oder Cosel-Oderhafen zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts und Hamburg transit seewärts	Aufgabe mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischen Grenzverkehr.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Antheil in Pfennigen 168	101	67	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss; b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Podwołoczyska nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagplatze oder nach Cosel-Oderhafen und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafen-, bezw. Umschlagstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagplatze oder nach Cosel-Oderhafen, sowie der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen	

Hiedurch tritt der im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 16. Jänner 1897, Pos. 369, für die gleiche Relation und Provenienz publicirte Frachtsatz von 106 Pfennigen ausser Kraft.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1332	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen à 5000 und 10.000 kg	Passau	Burdujeni	bei 5.000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif Nr. 1 des Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischen Verbandstarifes. Abtheilung I und II		Cts. 881		Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtsätze treten an Stelle der im Verordnungs-Blatte Nr. 75 vom 1. Juli l. J., Pos. 1291, für Güter aller Art in den gleichen Relationen publicirten Frachtsätze
				"		" 10.000 "				821				
				Eger		" 5.000 "				859				
				"		" 10.000 "				799				
				Oderberg		" 5.000 "				560				
				"		" 10.000 "				495				
				Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)		" 5.000 "				766				
				"		" 10.000 "				654				
				Buchs		bei 5.000 kg		Ausnahmetarif Nr. 1 des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Rumänien-Lindau-Vorarlbg.		1190				
				"		" 10.000 "				1032				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1333	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		I. Hydraulischer Kalk (Roman-Cement) und II. Portland-Cement des Ausnahmetarifes Nr. 29 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bad Reichenhall, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Mauer-Oehling, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ad I und II. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen ist Sache der Parteien. Ad I. Die Sendungen müssen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sein	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897, für den Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad II. Mark 0·61		Im Kartirungswege		
				Kiefersfelden						ad I. | II. Heller 76 | 90				
				Kufstein					Heller 108	ad I. | II. Heller 78 | 92	ad I. | II. Heller 30 | 16			
1334	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Siehe nachstehende Tariftabelle			Tarifbestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband		Siehe untenstehende Tariftabelle		Im Kartirungswege		

Im Verkehre zwischen Franzensbad (Bayerische Staatsbahnen) und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:	Eilgut, gewöhnliches	Stückgutclasse I	Stückgutclasse II	Wagenladungsclasse A 1	Wagenladungsclasse B	Ausnahmeclasse C 1 und Ausnahmetarif Nr. 2 für Güter aller Art in Wagenladungen a bei Aufgabe von 5 Tonnen	Ausnahmeclasse C 2 und Ausnahmetarif Nr. 2 für Güter aller Art in Wagenladungen b bei Aufgabe von 10 Tonnen	A 2	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Hellern (Kronen-Währung)										
Klosterneuburg-Weidling	1462·4	455·8	408	261·2	233·8	355·6	311·8	257·8	232·6	185·4	129·4
Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.)	—	455·8	408	261·2	233·8	—	311·8	257·8	232·6	185·4	131·4
Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	—	455·8	408	261·2	233·8	355·6	311·8	257·8	232·6	185·4	131·4
Wien-Donauquaibahnhof	—	471·8	424	269·2	241·8	—	323·8	265·8	240·6	193·4	139·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1335	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle, Braunkohlenbriquetts, Braunkohlencoaks und Braunkohlencoaksasche	Aussig	Bruck-Domaschin	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k.k.Oe.St.B., giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller 92·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Franz Josef-Stollen						81·8				
				Holtschitz-Seestadtl						79·8				
				Karbitz						90·2				
				Mariaschein						89·0				
				Schönfeld						90·8				
				Schwaz-Kuttowitz						80·6				
				Teplitz						87·2				
				Triebschitz						78·6				
				Türmitz						90·8				
				Ullersdorf						84·6				
				Aussig	Jemnischt-Postupitz					88·0				
				Franz Josef-Stollen						77·8				
				Holtschitz-Seestadtl						75·8				
				Karbitz						86·2				
				Mariaschein						85·0				
				Schönfeld						86·8				
				Schwaz-Kuttowitz						76·6				
				Teplitz						83·2				
				Triebschitz						74·6				
				Türmitz						86·8				
				Ullersdorf						80·6				
				Aussig	Wlaschim					96·0				
				Franz Josef-Stollen						85·8				
				Holtschitz-Seestadtl						83·8				
				Karbitz						94·2				
				Mariaschein						93·0				
				Schönfeld						94·8				
				Schwaz-Kuttowitz						84·6				
				Teplitz						91·2				
				Triebschitz						82·6				
				Türmitz						94·8				
				Ullersdorf						88·6				
1336	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Andorf	Feldkirchen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Mark 0·60	0·56	0·04	Im Kartirungswege		
					München O.B.				0·62	0·57	0·05			
					München S.B.				0·63	0·58	0·05			
				Schärding	Feldkirchen				0·56	0·51	0·05			
					München O.B.				0·58	0·52	0·06			
					München S.B.				0·59	0·53	0·06			
				Taufkirchen	Feldkirchen				0·60	0·56	0·04			
					München O.B.				0·62	0·57	0·05			
					München S.B.				0·63	0·58	0·05			
1337	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Pilsen, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Sorau, Station des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau	Bei Aufgabe von und bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande	Vom 15. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 225 Pfennige b) 205 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1338	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Zeitungspackete als Gepäck	Wien Oe.N.W.B.	Reichenberg	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangspflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Bei Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50%. Bei der Beförderung mit Personenzügen wird als geringste Gebühr . . 20 kr. „ „ „ „ Schnellzügen „ „ „ „ . . 30 kr. pro Sendung, excl. der ärarischen Stempelgebühr von 5 kr. berechnet
1339	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphtha), Blau-, Grün-, Maschinenöl, Petroleum-Rückstände und Schwefelsäure-Abfallwasser	Pardubitz S.N.D.V.B. (loco)	Častolowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	29·2 kr.	13 kr.	16·2 kr.	Im Kartirungswege		Für nach Pardubitz S.N.D.V.B. loco bestimmte, gebrauchte Petroleumfässer findet dieser Frachtsatz bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung Anwendung, dass mindestens 60 Stück Petroleumfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden
1340	Oesterr. Nordwestbahn		Melasse-Abfall (Rückstand bei der Zuckergewinnung aus Melasse) in Fässern oder Cisternenwagen	Dobrowitz	Lieben Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.	24·4 kr.	16 kr.	8·4 kr.	Im Kartirungswege		Alle event. Nebengebühren werden laut Tarif erhoben

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 15. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 18. Juni 1897*) für die Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der k. k. privilegirten Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer durch Umgestaltung der bestehenden Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Kuttenthal nach Unter-Cetno zum Anschlusse an die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von 5000 fl. ö. W. in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

* Enthalten in dem am 13. Juli 1897 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 159.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Sofern die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft für die den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildende Localbahn Actien oder Prioritätsobligationen ausgeben sollte, unterliegt sowohl der Nominalbetrag als auch das Formulare der auszugebenden Titres der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Bezüglich der Militärtransporte und der sonstigen Leistungen für die Heeresverwaltung haben die auf den übrigen Linien der priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft jeweilig geltenden Bestimmungen auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn insoweit Anwendung zu finden, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausführung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird bis zum 28. August 1953 festgesetzt und sie erlischt mit diesem Zeitpunkte.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 10.

1. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit gegen eine Rente, welche der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten auszuzahlen ist, unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

2. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen drei Jahre beziffert, hievon das Reinerträgniss des ungünstigsten Jahres abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen zwei Jahre berechnet.

Für den Fall, als die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen sollte, sind die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich der beiden in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre

bestanden, so ist auch für das steuerfreie Jahr die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des dritten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 2 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welchen die vierpercentige Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der Localbahn und die Tilgung dieses Anlagecapitals innerhalb der ganzen Concessionsdauer erfordert, so ist die Einlösungsrente in der Höhe jener Annuität, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der Localbahn und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, zu bemessen und ausserdem der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer zu vergüten.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 2 und 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des zu Lasten des Anlagecapitals der Localbahn angeschafften Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) die den Gegenstand der Einlösung bildende Localbahn nebst dem zu Lasten des Anlagecapitals derselben verrechneten Zubehör;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (ZZ. 2 und 3).

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand der Localbahn von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten, die Localbahn bildenden und zu derselben gehörigen unbeweglichen Objecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen, insoweit dieselben auf die Localbahn unmittelbar Bezug haben.

8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der gegenständlichen Localbahn (Z. 6 b) an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Localbahn zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Localbahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen derselben zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Localbahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 6) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an der in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden Localbahn sammt Zugehör durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 11.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbe-

weglichen Zugehörs, einschliesslich des zu Lasten des Anlagecapitals der Localbahn angeschafften Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 10, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 10) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung dieselbe von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 12.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch den bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Commissär Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

§ 13.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die in eine normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb umzugestaltende Schleppbahn von der Station Kuttenthal zur Zuckerfabrik in Unter-Cetno.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die normalspurige und eingeleisige Schleppbahn von Kuttenthal nach Unter-Cetno ist in eine ebensolche Localbahn umzugestalten und dementsprechend auszurüsten.

Hiebei ist auf eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde und auf die Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes Bedacht zu nehmen.

Die Umgestaltung der bestehenden Anlagen und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während der baulichen Umgestaltung der bestehenden Anlagen, sowie während der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der bei der vorerwähnten Umgestaltung verwendeten Arbeiter obliegt der Gesellschaft die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

2. Trasse.

Die in eine Localbahn umzugestaltende, 8·7 km lange Schleppbahn von der Station Kuttenthal zur Zuckerfabrik in Unter-Cetno beginnt am nördlichen Ende der Station Kuttenthal, ersteigt unter Berührung der Ortsgebiete von Kuttenthal, Bezno und Strenitz das Plateau bei Strenitz, wobei die bestehenden Ladestellen Bezno und Gross-Horka, erstere zu einer Station, letztere zu einer Personenhalte- und Ladestelle mit der Bezeichnung „Strenitz" auszugestalten sind. Von der letztgenannten Anlage senkt sich die Bahn in das Strenitzthal und führt an der rechtsseitigen Thallehne bis zu der als Gemeinschaftsstation mit der Localbahn Mšeno-Cetno zu errichtenden Station Unter-Cetno.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, hinsichtlich der im Gemeinschaftsbahnhofe in Unter-Cetno herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre daselbst eine Vereinbarung mit der Localbahn Mšeno-Cetno anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die anlässlich der Umgestaltung der bestehenden Schleppbahn neu zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen, mit Ausnahme der zwischen km 5·9/6·0 bis 6·2/3, dann von km 8·1/3 bis 8·3/4 vorkommenden vier Bögen mit dem Radius von 175 m, nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Herstellung von Uebergangscurven bei Umgestaltung der Schleppbahn, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften insoweit zu berücksichtigen, als dies ohne wesentliche Aenderung der bestehenden Anlage möglich ist.

Die Spurerweiterung und Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in den Bögen ist nach den in den obgenannten Vorschriften enthaltenen diesbezüglichen Normen durchzuführen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Heizhausgeleisen und solchen Geleisen, auf welchen eine Wasserentnahme erfolgt, 4·75 m zu betragen.

Ebenso ist der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der neu herzustellenden Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle neu herzustellenden Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der neu herzustellenden Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei eventuell nothwendiger Reconstruction der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es wird jedoch gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen sind dem k. k. Eisenbahnministerium vorzulegen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt aus dem Bestande der bisherigen Schleppbahn, resp. insoweit derselbe nicht zureicht, aus dem Bestande der anschliessenden Hauptbahn.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

Sämmtliche auf der Localbahn in Verwendung kommenden Locomotiven, bezw. Tender müssen nebst einer Handbremse auch eine Luftsaugebremse besitzen; alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Handbremsen zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Gesellschaft sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 18. Juni 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Karlsbad—Chodau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project über die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Karlsbad—Chodau der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 6843/IV.]

— (Wasserableitung von der Station Kladno: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project über die Vervollständigung der Wasserableitung von der Station Kladno der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.761/IV.]

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Verlegung der Transithalle im Bahnhofe Eger.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das Project der Verlegung der bayerischen Transithalle im Bahnhofe Eger ertheilt.
[E.-M.-Z. 10.665/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Mittelwalde: Bauherstellungen in der Station Tinischt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Umladerampe und Herstellung eines Flugdaches in der Station Tinischt der Linie Chlumetz—Mittelwalde ertheilt.
[E.-M.-Z. 10.192/IV.]

— (K. k. Staatsbahnlinie Časlau — Zawratetz: Legung eines zweiten Geleises von der Station Zleb zur fürstlich Auersperg'schen Zuckerfabrik.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für eine zweite Geleiseverbindung von der Station Zleb der Linie Časlau—Zawratetz zur fürstlich Auersperg'schen Zuckerfabrik daselbst ertheilt.
[E.-M.-Z. 7957/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Kufstein — Ala: Herstellung einer Verbindungsweiche in der Station Franzensfeste.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Verbindungsweiche zwischen den Geleisen 1 und 2 in der Station Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala ertheilt. [E.-M.-Z. 10.743/IV.]

— (Herstellung einer Pumpenanlage in der Station Brixen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Pumpenanlage in der Station Brixen der Linie Kufstein—Ala ertheilt.
[E.-M.-Z. 10.039/IV.]

Bozen-Meraner Bahn. (Erweiterung der Station Untermais: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Untermais der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9768/IV.]

Projectirte Localbahn Laibach-Oberlaibach. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 22. bis 24. März durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der projectirten Localbahn Laibach-Oberlaibach wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Landesregierung in Laibach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 8075/I.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Linie Floridsdorf—Stammersdorf: Verlegung des Geleises von km 6·6 bis km 7·2: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. in Wien vorgelegte Project über die Verlegung des Geleises von km 6·6 bis km 7·2 der Linie Floridsdorf — Stammersdorf der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 9247/IV.]

Localbahn Karlsberg-Frassin. Variante km 32·106 bis km 32·542: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectes einer Variante für die Theilstrecke km 32·106/7—32·542/69 der Localbahn Karlsberg-Frassin die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut.
[E.-M.-Z. 10.714/I.]

Localbahn Radautz-Frassin. (Variante in km 33·6 bis km 34·1: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Co. vorgelegten Projectes einer Variante für die Theilstrecke km 33·6—34·1 der Localbahn Radautz-Frassin die politische Begehung auf den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Joh. Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 9871/I.]

Projectirte Localbahn Obergrafendorf-Mank. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 3. bis 7. Mai durchgeführten politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellung betreffend das vom Landesausschusse in Wien vorgelegte Detailproject für die schmalspurige Localbahn von der Station Obergrafendorf der im Bau befindlichen Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach nach Mank wurde der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 9299/I.]

Projectirte Localbahn Wolframs-Teltsch. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von den Concessionären vorgelegten Projectes einer Variante in km 6·8—8·9 der Localbahn Wolframs-Teltsch die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen bei gleichzeitiger Erörterung der Frage betreffs Stationsanlage in Triesch auf den 19. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 10.346/I.]

Localbahn Schönwehr - Elbogen. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 22. bis 27. März durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Detailprojectes der Localbahn Schönwehr-Elbogen wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens unter Ausschluss der Theilstrecke km 6·9—7·2 mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 8143/I.]

Elektrische Bahnen Prag und Umgebung. (Strecke c: Königl. Weinberge (Purkyňovo náměsti)—Vršovice—Prag (Karlovo náměsti) mit der Abzweigung La Morani—Most Palackého: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Stadtrathe in Prag vorgelegten Detailprojectes für eine weitere Theilstrecke des Prager elektrischen Bahnnetzes, und zwar für die Linie c: Königl. Weinberge (Purkyňovo naměsti)—Vršovice—Prag (Karlovo naměsti) mit der Abzweigung Na Moráni—Most Palackého die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 7797/I.]

Montanbahn Michalkowitz-Dombrau. (Herstellung einer neuen Geleiseanlage vom Bettina- und Eleonorenschachte: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. Juni durchgeführten politischen Begehung für das von der Direction der Witkowitzer Steinkohlengruben (Abtheilung Dombrau) vorgelegte Project einer neuen Geleiseanlage vom Bettina- und Eleonorenschachte zur Montanbahn Michalkowitz-Dombrau den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 10.058/IV.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymalow. (Herstellung eines Fussweges zum Dienerwohngebäude in der Station Borki wielkie.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Project für die Herstellung eines Fussweges zu dem Dienerwohngebäude in der Station Borki wielkie der Localbahn Borki wielkie-Grzymalów wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8881/I.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Stationsnamensänderung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 5. Juli, Z. 10.482/IV, die Aenderung der Stationsnamen: Pressbaum in Tullnerbach-Pressbaum und Tullnerbach in Unter-Tullnerbach genehmigt.

Elektrische Bahn in Prag. Am 25. Juni fand in Prag die Betriebseröffung der elektrischen Bahn auf der Strecke vom neuen Deutschen Theater bis zu den Wolschaner Friedhöfen statt. [E.-M.-Z. 10.262/I.]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 10. Juli herausgegebene CXXXII. Stück enthält unter

Nr. 3308: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 6. Juli 1897, Z. 13 928, betreffend die Bestimmung der Station Weidenau Stadt als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 3309: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 28. Juni 1897, Z. 85.105/I, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen im Bezirke Ljubuški.

— (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 12. Juli herausgegebene CXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3310: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 2. Juli 1897, Z. 36.602, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Rinder aus dem Bereiche der kgl. Freistadt Pressburg.

Nr. 3311: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. Juli 1897, Z. 63.850, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3312: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 10. Juli 1897, Z. 63.141, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus Niederösterreich nach dem Deutschen Reiche und der Schweiz.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juli d. J. die mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes ausgezeichneten Inspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Borový und Eduard Seling zu Oberinspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unter Belassung in ihrer dermaligen Verwendung beim Eisenbahnministerium, dann den Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Johann Horack zum Oberinspector dieser Behörde allergnädigst zu ernennen und dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Stöller den Titel und Charakter eines Oberinspectors dieser Behörde allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Bericht der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom 29. Mai und 1. Juni l. J. die Ernennung des Inspectors und Vorstandes des technischen Constructionsbureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hermann Rosche, zum gesellschaftlichen Generalinspector und provisorischen Leiter der Directionsgeschäfte anlässlich des aus Gesundheitsrücksichten erfolgten Rücktrittes des bisherigen Directors k. k. Regierungsrathes Leonhard Schweigert zur genehmigenden Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 8632/I.]

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien über erfolgten Rücktritt des bisherigen Betriebsleiters der Schneebergbahn Hans Jahn den Ingenieur Gustav Peter als verantwortlichen Betriebsdirector der Schneebergbahn bestätigt. [E.-M.-Z. 8712/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Aenderung von Frachtsätzen im Verkehre mit der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebner Eisenbahn.

Vom 1. Juli 1897 werden die directen Frachtsätze für die Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebner Eisenbahn um 1 Mk. (eine Mark) für 10.000 kg ermässigt.

Ausgenommen hievon sind nur die Frachtsätze für den Verkehr von Littitz und Nürschan (Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen), die unverändert bleiben.

Wien, am 12. Juli 1897. [484]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Fahrpreis-Berichtigung.

In dem im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 ex 1897 kundgemachten I. Nachtrage zu dem vom 1. October 1895 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits, giltig vom 1. Juni 1897, sind die Fahrpreise für die Rundtour Wien (Westbahnhof)—Sanct Pölten—Wilhelmsburg—Lilienfeld—Hainfeld—Wittmannsdorf—Wöllersdorf—Puchberg am Schneeberg—Schneeberg—Wöllersdorf—Sollenau—Wien (Aspang-Bahnhof) oder umgekehrt

II. Classe von fl. 11.40 auf fl. 11.—
III. „ „ „ 6.90 „ „ 6.60

richtigzustellen.

Wien, am 12. Juli 1897. [485]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893. (Holzverkehr Ungarn-Bayern.)

Einführung eines Nachtrages V.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897 tritt zu dem obbezeichneten Tarife der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen der Tarifbestimmungen;
Einbeziehung der Station Schalding der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Stationen Gilvács und Sztrabicsó-Gorond der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1897. [486]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil V, Heft 3, vom 1. April 1897.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes und Frachtsätze für Leinau.

Zu dem obcitirten Tarife ist gleichzeitig mit dem Nachtrage I (siehe Kundmachung Nr. 71 dieses Blattes) ein Berichtigungsblatt erschienen, welches erleichternde Abänderungen der Tarifbestimmungen für die Beförderung von Kokes, Kokesasche und Kokesabfall (Lösche) enthält.

Weiters bleiben die laut Kundmachung auf Seite 1293 in der Nummer 71 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 22. Juni 1897 mit 1. August 1897 zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze für Leinau bis 31. August 1897 in Kraft.

Wien, am 10. Juli 1897. [487]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Einführung eines Tarifes für Schnittholz.

Am 1. August 1897 gelangt ein Tarif für die Beförderung von Schnittholz von Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Juli 1897. [488]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch im Namen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbandstarif-Nachtrages IX.

Mit 1. August 1897 gelangt der Nachtrag IX zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen;
II. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarif-Theiles I;
III. Ergänzungen und Abänderungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel;
IV. Ergänzungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifes XVIII für mineralische Oele;
V. und
VI. Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife IV (für Catechu, Sumach etc.), V (für Gerbstoffe) und XII (für Getreide etc.);
VII. ermässigte Frachtsätze für Reis etc. nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

VIII. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes XVI für Jute etc.;
IX. Ergänzungen, bezw. Abänderungen im Ausnahmetarife XXI für Glas und Glaswaaren;
X. Einbeziehung der Station Troppau in den Ausnahmetarif XXIII für Zündhölzchen;
XI. Ergänzungen und Abänderungen des Ausnahmetarifes XXIV für diverse Artikel;
XII. Ausnahmetarif XXVI für Baumwolle (neu redigirt, ergänzt und theilweise weiters ermässigt);
XIII. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen und des Kilometerzeigers;
XIV. Aenderungen von Stationsnamen;
XV. Druckfehler-Berichtigung.

Insoweit durch Eliminirung von Tarifbestimmungen, bezw. von Frachtsätzen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen, bezw. Frachtsätze bis Ende August 1897 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können um den Preis von 20 kr. ö. W. per Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 15. Juli 1897. [489]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil III, Heft 2.

Mit 1. September 1897 gelangt der Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
I. Aenderung des Titelblattes;
II. Aufnahme der Station Budapest-központi vásárcsarnok;
III. Aufnahme neuer österreichischer Stationen;
IV. Aenderung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 12. Juli 1897. [490]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saison-Fahrkarten II. und III. Classe zwischen Brünn und Zinsendorf.

Für die Relation Brünn St.E.G. und Zinsendorf gelangen unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen Saison-Fahrkarten II. und III. Classe, bestehend aus je 40 Tourkarten Brünn St. E. G.— Zinsendorf oder umgekehrt, zur Einführung.

Die Preise dieser Saison-Fahrkarten betragen
für die II. Classe fl. 12.75 und
„ „ III. „ „ 6.60
per Saison-Fahrkartenheft.

Wien, am 12. Juli 1897. [491]

Uebernahmetarif für den Transport von Zucker aller Art.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1897 gelangt ein Uebernahmetarif für den Transport von Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glycose] und Stärkezucker) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schiffstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauufer-Bahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Mit dem gleichen Tage tritt der Uebernahmetarif für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, giltig vom 15. Februar 1890, sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, bleiben die Frachtsätze des seitherigen Tarifes noch bis 1. September 1897 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1897. [492]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Nachtrag 6.) Am 1. Juli ist für den genannten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft getreten. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Stationen Neu-Rüdnitz, Wünsdorf, Blankenstein (Saale) und Harra, sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen Kl.-Tschirne, Bandau, Mahlow, Marienfelde und Zossen, ferner Aenderungen der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl nach dem Küstengebiete, bezw. der auf Kleinbahnen übergehenden Sendungen, sowie einige theilweise mit Erhöhungen verknüpfte Berichtigungen. Die Entfernungen und Frachtsätze für Blankenstein (Saale) und Harra treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung, welcher besonders bekanntgegeben wird, in Kraft.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag II.) Am 1. Juli ist der Nachtrag II zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser einigen bereits durchgeführten Tarifänderungen ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen, Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eilendorf, Alperbrück, Bielstein und Wiehl, sowie die durch die am 1. April erfolgte anderweite Abgrenzung der Directionsbezirke Köln, Elberfeld, Frankfurt a. M. und Mainz bedingten Aenderungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August 1897 in Kraft.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Zulassung der Reexpedition.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli gelangten für gewisse Artikel in Wagenladungen (Holz und Getreide) Reexpeditionsbestimmungen zur Einführung, welche unter gewissen Bedingungen Rückerstattungen vorsehen. Durch diese Bestimmungen werden die bisher im Verfügungswege eingeführten Reexpeditionsbestimmungen für Getreide in vollen Wagenladungen aufgehoben und ersetzt. Abgabe der Reexpeditionsbestimmungen von der Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg kostenfrei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1341	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre braune Steinzeugwaaren der Pos. 8—63 des Theiles I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland etc. andererseits	Voitersreuth	Budapest- { Donauufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Leopoldstadt, Hauptzollamt, Westbahnhof, Kelenföld, Südbahnhof } oder vice versa	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband	141·9 kr.*)	107·9 kr.	34 kr.	Im Kartirungswege		*) Publicirt im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 16. März 1897, Seite 611 [171]
1342	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schafkäse als Eilgut	Turócz-Szent Márton	Friedland Frankstadt a. R. Friedek-Mistek Ustron	Bei Aufgabe von beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 201 218 188 205		Im Kartirungswege		
1343	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Brünn St.E.G.	Wessely a. d. M.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe (' allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. October 1894	50·4 Heller	40·0 Heller	10·4 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen
1344	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Grubenholz und Schwarten	József-gőzfürész	Teschen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	54 Heller		Im Kartirungswege		
1345	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Prag { Oe.N.W.B., St.E.G., B.N.B. } und vice versa	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893			4 Pfennig für 100 kg von der Schleppbahngebühr	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1346	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Thonerde der Position E—20 des Tarif-Theiles I, in Säcken verpackt; Sand der Pos. E—20 des Tarif-Theiles I, in Säcken verpackt	Złoczów; Zuczka	Hliboka, Krościenko, Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Leluchów, Landesgrenze bei Lupków, Landesgrenze bei Woronienka, Lemberg, Ottynia, Tarnów, Tarnowica leśna, Zwardon	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Verladung in offenen Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Wagenladungs-Classe C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
									Heller					
1347	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Bleche, Guss- und Walzeisen	Annathal-Rothau	Wien II K.F.J.B., Nussdorf und Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	228·8	214·8	14	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf einem in der Station Neudek einmündenden Industriegeleise zur Aufgabe gelangen
				Neudek					247·6	233·6	14			
			Bleche aus der Pos. E-6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Teplitz Waldthor	Wien II K.F.J.B.				206	192	14			
					Nussdorf				206	192	14			
									Pfennige					
1348	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Tabak, Roh- und Rollen-Tabakblätter, Tabakschrot, Tabakabfälle	Altona	Krakau, Podgórze-Płaszow und Podgórze-Bonarka	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Vom 15. Juli bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896	534	524	10	Im Kartirungswege		
				Bremen Hauptbahnhof und Freibezirk					530	519	11			
				Bremerhaven und Geestemünde (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen)					550	539	11			
				Hamburg B					530	519	11			
				Harburg B					525	519	6			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1349	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Güter der Classe II	Slatinan	Braunau Halbstadt Nachod Neustadt a. d. M. Opočno Politz Wekelsdorf oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 118 111 86 86 86 96 104		Im Kartirungswege		
1350	Neutitscheiner Localbahn		für Eilgüter und Güter der Normalclasse I und II	Zauchtl	Neutitschein und umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden		50 pCt. der bestehenden Tarifsätze	Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Industriegeleise verbunden sind
			für Wagenladungsgüter								35 pCt. der bestehenden Frachtsätze			
1351	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Thonerde, gewöhnliche, der Pos. T—15	Wernsdorf	Stramberg	a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	a) 13·6 kr. b) 10·4 kr.	a) 8·0 kr. b) 6·5 kr.	a) 5·6 kr. b) 3·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Ofenkacheln, verpackt oder unverpackt	Stramberg	Wernsdorf				a) 13·6 kr. b) 10·4 kr.	a) 8·0 kr. b) 6·5 kr.	a) 5·6 kr. b) 3·9 kr.			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
21	Nr. 119 vom 17. October 1896	1591	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Bleche, Guss- und Walzeisen Bleche aus der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Annathal-Rothau Neudek Teplitz-Waldthor	Wien II K.F.J.B. Nussdorf	18. Juli 1897	An Stelle der hiedurch aufgehobenen Tarifermässigungen treten die im gegenwärtigen Blatte zur Publication gelangenden, theilweise geänderten directen Frachtsätze in Geltung

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
57	Nr. 69 vom 17. Juni 1897	1216	Localbahn Saitz-Göding		Milch als Eilgut, exclusive condensirter Milch	Czeicz	Göding transit	Der in Colonne 10 zugestandene ermässigte Frachtsatz von 50 Heller wird auf 40 Heller abgeändert, und zwar mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication	

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **7. Juli 1897** vorgenommenen **XV. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 198.000 fl. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 455, 555, 1376, 1377, 1378, 1379, 2044, 2730, 2827, 2835, 3203, 3530, 3762, 4230, 4390, 4599, 5130, 5482, 5630, 6296, 7114, 7350, 7351, 7530;

à 1000 fl.: Nr. 336, 389, 440, 503, 534, 558, 914, 2362, 2467, 2544, 2572, 2734, 3218, 3369, 3370, 3371, 3372, 3374, 3444, 3464, 3674, 3705, 4265, 4266, 4267, 4268, 6064, 6264, 6662, 6679, 7238, 7292, 7386, 7537, 7683, 7964, 9045, 9157, 9214, 9609, 9710, 9997, 10040, 10426, 10644, 10777, 11018, 11136, 11246, 11297, 11555, 11642, 11997, 12392, 12851, 12974, 13093, 14072, 14134, 14643, 14996, 15026, 15244, 15263, 15411;

à 500 fl.: 24, 308, 317, 432, 520, 1029, 1080, 1374, 1408, 1940, 1972, 2022, 2374, 2504, 2740, 3004, 3005, 3006;

à 100 fl.: 61, 390, 471, 598, 677, 1098, 1635, 1846, 1992, 2618, 2878, 3471, 3554, 4747, 5049, 5050, 5051, 5052, 5467, 5580, 6140, 6181, 6216, 6322, 6984, 7619, 7697, 7813, 7855, 7919, 8010, 8230, 9161, 9272, 9338, 9566, 10340, 10615;

à 50 fl.: 123, 292, 629, 684.

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am **2. Jänner 1898** in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon.

Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht, eventuell ist die hiebei zu Lasten der Anstalt eingetretene Zinsendifferenz zu ersetzen. Dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 738, 808, 834, 1110, 1289, 1290, 1291, 1292, 1294, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 2177, 2311, 2422, 2423, 3417, 4648, 5202, 5222, 5469, 5820, 6020, 6620;

à 1000 fl.: Nr. 528, 643, 880, 1307, 1371, 1575, 1965, 1968, 2280, 2281, 2336, 2339, 2340, 3591, 4084, 4314, 4395, 4612, 5093, 5174, 5356, 5620, 6156, 6295, 6296, 6384, 6429, 6500, 6909, 8791, 8864, 8889, 8995, 9044, 10068, 10250, 10653, 10666, 10832, 11016, 11155, 11492, 12411, 12664, 13715, 13788, 14113;

à 500 fl.: 634, 735, 869, 870, 898, 923, 1007, 1136, 1272, 1413, 1714, 1715, 1734, 2098, 2424, 2774, 2865, 3015;

à 100 fl.: Nr. 54, 70, 134, 187, 229, 232, 367, 372, 387, 634, 675, 830, 839, 1271, 1406, 1709, 1759, 1760, 1761, 1819, 2170, 2210, 2248, 2270, 2372, 2515, 2557, 2572, 2954, 3081, 3130, 3358, 3785, 4063, 4269, 4600, 4614, 4673, 4717, 4883, 4894, 4960, 4963, 5253, 5691, 5766, 6143, 6480, 6534, 6866, 7053, 7144, 7145, 7147, 7221, 7814, 7891, 7975, 8279, 8313, 8348, 8562, 9180, 9243, 9333;

à 50 fl.: Nr. 18, 222, 571.

Die nächste Verlosung findet am 7. Jänner 1898 statt. (556)

Wien, am 7. Juli 1897.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82. **Wien. 17. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1897 *) betreffend die Concessionirung einer normalspurigen Kleinbahn zum Rennplatze bei Kottingbrunn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Jockeyclub für Oesterreich in Wien die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit Dampfkraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahnlinie Wien—Triest nächst der Station Kottingbrunn zum dortigen Rennplatze unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personenfahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die Bahn während der Concessionsdauer nach Bedarf zu betreiben.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit die bezüglichen Anordnungen mit Rücksicht auf den beschränkten

*) Enthalten in dem am 13. Juli 1897 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 160.

Verkehrszweck der Bahnanlage anwendbar erscheinen und soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 4.

Die Ziffer des effectiven Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 5.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 6.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 7.

Der Betrieb der concessionirten Eisenbahn wird auf Grund eines der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegenden Vertrages von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für Rechnung des Concessionärs geführt werden.

§ 8.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 9.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Kleinbahn mit Dampfbetrieb von km 32·2 der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Rennplatze bei Kottingbrunn.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von km 32·2 der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Rennplatze bei Kottingbrunn ist als eingeleisige Kleinbahn mit eine Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 20 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 0·8 km lange Bahn zweigt von der currenten Strecke der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in km $32^1/_2$ unmittelbar vor der Station Kottingbrunn ab und führt, in südöstlicher Richtung hinziehend, zur Endstation, welche entlang der bestehenden Strasse zum Kottingbrunner Rennplatze herzustellen ist.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Abzweigung der Kleinbahn von der currenten Strecke der Linie Wien—Triest daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden könnte.

4. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei der Endstation ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 300 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 und in den schärferen Bögen unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 4 Permille festgesetzt.

Die Endstation ist horizontal anzulegen.

Der Abstand der Geleise in der Endstation hat, von Mitte zu Mitte gemessen, mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

In den Einschnitten muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme VII der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit Flussstahlschienen von 35·9 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

7. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

8. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

9. Stationen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in der Endstation herzustellenden Anlagen hat im Einvernehmen mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

10. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Concessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung der Kleinbahn das Einvernehmen zu pflegen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Concessionärs von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 5. Juli 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen der Firma Lindheim & Co. in Wien, als Concessionärin der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 2. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 149, bildenden Localbahn Stramberg-Wernsdorf, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Stramberg-Wernsdorf" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Sattledt-Grünau in der Strecke zwischen Peltenbach und Scharnstein über Klaus-Steyrling und Windischgarsten nach Selzthal oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Liezen—Admont.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Emil Pogorelec, Ingenieur in Linz, im Vereine mit Gottlieb Schröckenfux in Rossleithen und Dr. Johann Schauer in Wels die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Sattledt-Grünau in der Strecke zwischen Peltenbach und Scharnstein über Klaus-Steyrling und Windischgarsten nach Selzthal oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Liezen—Admont im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Juni 1897. Z. 6910/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Eine Eisenbahn, welche eine Wasserbenützungsanlage für ihre Zwecke errichten oder abändern will, muss den Consens zur Benützung des öffentlichen Gewässers für ihre Zwecke wie jeder andere Dritte zunächst erwerben. Die Entscheidung hierüber fällt in die Competenz der zur Handhabung des Wasserrechtsgesetzes berufenen politischen Behörden; eine Einschränkung dieser Competenz lässt sich aus den den Eisenbahnbau und den Bau von Anlagen für Eisenbahnzwecke betreffenden Bestimmungen nicht ableiten.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Michael und der Eleonore Führer in Itzling gegen die Entscheidung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. August 1895, Z. 7993, betreffend den Bauconsens für eine Wasserleitung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird, soweit mit derselben die Aenderung der bisherigen Wasserführungsanlagen der Itzlinger Dampfsäge und die Ableitung des Betriebswassers derselben consentirt und die dagegen von den Beschwerdeführern erhobenen Einwendungen meritorisch abgewiesen worden sind, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde der Consens zur Herstellung einer Wasserleitung für die Wasserstation in Salzburg aus dem Alterbache, bezw. aus den Wasserbenützungsanlagen der Itzlinger Dampfsäge ertheilt und wurden zugleich die gegen diese Anlage von den Beschwerdeführern erhobenen Einwendungen meritorisch abgewiesen.

Wie aus den Administrativacten sich ergibt, besteht das consentirte Project darin, dass die zur Itzlinger Dampfsäge führende Wasserleitung unter Auflassung der bisher bei dieser Säge bestandenen Cisterne in weiterer Fortsetzung über bahnärarischen Grund bis zu einer beim Heizhause Salzburg neu zu errichtenden Cisterne fortgeführt und das Wasser zur Wasserversorgung der bahnärarischen Wasserstation in Salzburg verwendet werden soll.

Die gegen dieses Project erhobenen Einwendungen der Beschwerdeführer aber bestanden darin, dass durch die Neuanlage dem Alterbach und darum dem an diesem gelegenen Wasserwerke der Beschwerdeführer Wasser entzogen wird, indem das von der Itzlinger Dampfsäge früher bezogene und da nicht verbrauchte Wasser nicht mehr, wie früher, in den Alterbach zurückgeleitet wird.

Durch das bei der commissionellen Verhandlung abgegebene Gutachten wurde zu diesem Thatbestande constatirt, dass gegenüber dem früheren Zustand in der Wasserentnahme eine Aenderung insofern eintritt, als bei der alten Anlage das Wasser nur temporär dem Bache entnommen, beim Nichtbetrieb aber in den Alterbach zurückgeleitet wurde, während gegenwärtig nach

dem Project bei einem Bedarf von 600 bis 700 m^3 pro Tag die Zuleitung in die Cisterne constant ohne Rückleitung erfolgen wird.

In der Beschwerde wird wesentlich die Competenz des k. k. Handelsministeriums zu der Entscheidung darum bestritten, weil es sich hier um eine Wasserbenützungsanlage handelt, über deren Zulässigkeit oder Unzulässigkeit vom Standpunkte der entgegenstehenden Wasserbenützungsrechte Dritter nur die Wasserrechtsbehörden zu entscheiden berufen waren.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste diesen Beschwerdepunkt als begründet erkennen.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass zur Ertheilung des Consenses für Eisenbahnbauten überhaupt und auf bahnärarischem Grunde insbesondere das k. k. Handelsministerium, bezw. das k. k. Eisenbahnministerium ausschliesslich competent ist und dass also die Consentirung der Wasserleitung als Bauanlage gegebenen Falles in die Competenz der genannten k. k. Ministerien gefallen ist; allein aus den diesfälligen Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, §§ 6, 9, 10 lit. a, sowie aus den Bestimmungen der §§ 4, 16 und 17 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geht eben auch mit aller Deutlichkeit hervor, dass diese Competenz des k. k. Handels-, bezw. Eisenbahnministeriums nur auf jene Fragen beschränkt ist, welche auf den Bau selbst sich beziehen, dass dagegen diese Competenz keineswegs in sich das Recht zur Entscheidung anderweitiger Streitfragen schliesst, die bei der Ausführung eines solchen Baues, speciell mit Rücksicht auf Rechte dritter Personen, sich ergeben können.

Wie aus dem eingangs erörterten Thatbestande sich ergibt, handelt es sich im gegebenen Falle keineswegs blos um die Consentirung der Bauanlage für die Wasserleitung, sondern in erster Reihe und wesentlich um die Frage, ob und inwiefern eine Aenderung der bis nun der Itzlinger Dampfsäge zugestandenen Wasserbezugsrechte nach Massgabe der Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes und der am Alterbach bestehenden Wasserbenützungsrechte speciell der Beschwerdeführer statthaft erscheint oder nicht.

Nach den Bestimmungen der §§ 16, 75 und 93 Wasserrechtsgetzes fällt aber die Entscheidung über diese Frage in die Competenz der zur Handhabung des Wasserrechtsgesetzes berufenen politischen Behörden. Eine Einschränkung dieser Competenz lässt sich aus den vorcitirten, den Eisenbahnbau und den Bau von Anlagen für Eisenbahnzwecke betreffenden Bestimmungen umso weniger ableiten, als nach der citirten Bestimmung des § 16 des Landes-Wasserrechtsgesetzes es gewiss ist, dass auch eine Eisenbahn, welche eine Wasserbenützungsanlage für ihre Zwecke errichten will, den Consens zur Benützung des öffentlichen Gewässers für diese Zwecke wie jeder andere Dritte zunächst erwerben muss. Hieran ändert der Umstand nichts, dass die Itzlinger Dampfsäge und deren Wasserbenützungsanlagen nunmehr — wie angegeben wird — im Besitze der Oesterreichischen Staatsbahnen sich befinden sollen. Denn nach dem festgestellten Thatbestande ist es gewiss und zweifellos, dass eine sehr wesentliche Aenderung in den für die Itzlinger Dampfsäge consentirten Wasserbenützungsanlagen platzgreifen soll, und nach § 16 Wasserrechtsgesetzes ist die Einholung des wasserrechtlichen Consenses eben auch für die Aenderung von Wasserbenützungsanlagen vorgeschrieben, davon abgesehen, dass sich ja auch das bezugsberechtigte Subject ändert (§ 25 ibidem).

Die angefochtene Entscheidung war daher, insoweit mit derselben die Aenderung der bisherigen Wasserführungsanlage der Itzlinger Dampfsäge und die Ableitung des Betriebswassers derselben consentirt und die dagegen von den Beschwerdeführern erhobenen Einwendungen meritorisch abgewiesen worden sind, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

[Erkenntniss vom 27. Februar 1897, Z. 1182.]
[E.-M.-Z. 9146/I 1897.]

Preussisch-hamburgischer Staatsvertrag über die Regelung verschiedener Verhältnisse der Elbe.

Am 19. December 1896 ist zwischen der königl. preussischen Staatsregierung und der freien und Hansestadt Hamburg der nachstehende Vertrag über die anderweitige Regelung verschiedener Strom- und Schifffahrtsverhältnisse der Norderelbe, der Süderelbe, eines Theiles der Oberelbe und eines Theiles der Unterelbe, ferner über die von Hamburg beabsichtigten Strom-, Ufer- und Aufhöhungsarbeiten vor dem Park, Pagensand und Finkenwärder, sowie über eine von der Stadt Altona beabsichtigte Hafenerweiterung abgeschlossen worden, der Folgendes bestimmt:

I. Verhältnisse der Norderelbe, der Süderelbe und eines Theiles der Oberelbe.

§ 1.

Behufs Vertheilung des Oberwassers an dem Trennungswerke der beiden Elbearme bei Bunthaus kann jeder der beiden Staaten nach seinem Ermessen durch Baggerung je eine Rinne herstellen und unterhalten, welche über eine Sohlenbreite von 200 m und eine Tiefe von 3 m unter Null am Platze oder + 0·7 m Hamburger Null (2·85 m unter Normalnull) nicht hinausgehen darf. Diese Rinnen beginnen in beiden Elbearmen 500 m unterhalb der Spitze des Trennungswerkes bei Bunthaus und werden, stromaufwärts in der ungetheilten Oberelbe allmälig zu einer Rinne zusammenlaufend, unter beiderseitiger gleichmässiger Verschmälerung in derselben Tiefe bis Ortkathen geführt. An den durch den Staatsvertrag vom 24. Juni 1868 festgesetzten Normaluferlinien wird hiedurch nichts geändert. Die Herstellung und Unterhaltung dieser Rinnen steht ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen in der Süderelbe Preussen, in der Norderelbe Hamburg, in der ungetheilten Oberelbe beiden Staaten, jedem an seiner Seite, zu.

§ 2.

Unterhalb der thalwärts festgesetzten Grenze der erwähnten Baggerrinnen sollen beide Staaten, abgesehen von den Festsetzungen in den §§ 4 und 5, volle Freiheit haben zur Vertiefung der Norder- und der Süderelbe, ebenfalls ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen. Mit Rücksicht auf die demgemäss stattfindende Aufhebung der die Baggertiefe betreffenden Beschränkung in § 26, Absatz 4, des Staatsvertrages vom 24. Juni 1868 zieht Preussen seinen Widerspruch gegen die über das Mass von 7′ unter Null am Platze erfolgte Vertiefung auf der

oberen Strecke der Norderelbe und der ungetheilten Oberelbe hiemit zurück.

§ 3.

Preussen ist befugt, die Ufer der Süderelbe bis zur Einmündung des Köhlfleeths auch auf hamburgischem Gebiete unter Innehaltung der Normaluferlinien, soweit sie durch den Staatsvertrag vom 24. Juni 1868 festgesetzt sind, nach zuvoriger Verständigung mit Hamburg über das Bauproject für Hoch- und Niedrigwasser auszubauen. Soweit dazu Grundeigenthum auf hamburgischem Gebiete in Anspruch genommen werden muss, wird Hamburg, wenn darüber durch freihändige Vereinbarung eine Verständigung nicht herbeigeführt werden kann, an Preussen das Enteignungsrecht gewähren. Ferner steht es Preussen frei, die beiderseitigen Ufer der Süderelbe von der Einmündung des Mühlenfleeths abwärts bis zur Einmündung in die Norderelbe (des unteren Köhlbrandes) in den jetzigen Correctionswerken durch Parallelwerke in der im Staatsvertrage vom 24. Juni 1868 (§ 2, Absatz 3) für die Buhnenköpfe vereinbarten Höhe auszubauen.

§ 4.

Preussen zieht seinen Widerspruch gegen die von Hamburg vor dem Kuhwärder hergestellte Hafenanlage hiemit zurück. Hamburg wird in dieser Hafenanlage innerhalb der auf der anliegenden Karte — Anlage 1 — mit a, b, c, d und e, f, g, h bezeichneten Linien keine grösseren Tiefen als 5·55 m unter Null am Platze oder 2·75 m Hamburger Null (6·3 m unter Normalnull) ohne Zustimmung Preussens auf künstlichem Wege herstellen. Es bleibt Hamburg vorbehalten, ausserhalb der bezeichneten Grenzen jederzeit Zufahrten von der tiefen Schiffahrtsstrasse des Stromes bis zur Einfahrt in die bestehenden oder künftig herzustellenden Dock- und Hafenanlagen auf dem Kuhwärder, sowie nach dem Blohm- und Voss'schen Elbedock zu baggern und in der Tiefe der Schiffahrtsstrasse im Strome zu erhalten.

§ 5.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg erklärt sich damit einverstanden, dass unter entsprechender Abänderung der Bestimmungen im § 1 des Staatsvertrages vom 24. Juni 1868 die Fahrstrasse auf dem unteren Theile des Köhlbrandes von der Einmündung des Mühlenfleeths abwärts bis zur Vereinigung des Köhlbrandes mit der Norderelbe von Preussen auf eine Tiefe bis zu 1 m unter Hamburger Null (— 4·55 m Normalnull) und eine Sohlenbreite von 100 m gebracht wird, wobei die Böschungen dieser Fahrstrasse in der Neigung belassen werden sollen, wie sie sich durch die Wirkung des Stromes von selbst ergeben.

§ 6.

Die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 24. Juni 1868 bleiben, soweit sie nicht durch vorstehende Verabredungen eine Aenderung oder Ergänzung erfahren haben, in unveränderter Geltung.

II. Hamburgische Arbeiten vor Park, Pagensand und Finkenwärder.

§ 7.

Die kgl. preussische Regierung erklärt sich damit einverstanden, dass der Senat der freien und Hansestadt Hamburg die von ihm geplante Regulirung der Elbe vor dem Park, Pagensand und Finkenwärder einschliesslich der Regulirung des Köhlfleeths und der projectirten Aufhöhungsarbeiten nach Massgabe des in der Anlage 2 beigefügten Planes zur Ausführung bringe. Dabei ist im Einzelnen zu bemerken:

a) die vor Park und Pagensand projectirten Buhnen erhalten vom Kopf bis zur Wurzel eine Höhe von + 4·3 m Hamburger Null (+ 0·75 Normalnull);
b) der in der Anlage 2 verzeichnete Leitdamm auf Park und Pagensand und die anschliessende Strecke des Flügeldammes in der Länge von 100 m erhalten eine Höhe von nicht mehr als 6·3 m Hamburger Null (+ 2·75 m Normalnull);
c) für die Begrenzung des gewöhnlichen Hochwassers (+ 5·2 m Hamburger Null = + 1·65 m Normalnull), sowie für die Begrenzung der Sturmfluthen vor Finkenwärder (+ 9·2 m Hamburger Null = 5·65 m Normalnull) sollen bis auf Weiteres die in der Anlage 2 bezeichneten Regulirungslinien massgebend sein. Es bleibt jedoch eine Verständigung wegen einer weiteren Vorschiebung der beiden erwähnten Regulirungslinien für das gewöhnliche Hochwasser und für Sturmfluthen nach der Stromseite hin für den Fall vorbehalten, dass die hingegen bisher vorliegenden preussischen Bedenken durch das Ergebniss der bereits eingeleiteten und auch ferner fortzusetzenden gemeinsamen technischen Untersuchungen beseitigt werden sollten;
d) dem Senate der freien und Hansestadt Hamburg steht es frei, die in der Anlage 2 punktirte Linie für das Niedrigwasserprofil auf der zu regulirenden Stromstrecke unterhalb des Maakenfleeths und im Köhlfleeth durch Parallelwerke in der Höhe von + 4·3 m Hamburger Null (+ 0·75 m Normalnull) auszubauen.

III. Erweiterung des Altonaer Hafens.

§ 8.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg zieht seinen Widerspruch gegen die projectirte Erweiterung des Altonaer Hafens zurück unter der Bedingung der Begrenzung dieses Hafens durch einen nach den folgenden Bestimmungen auszuführenden Damm: Für die Lage und die Gestaltung des Dammes sind der in der Anlage 1 enthaltene Lageplan und der als Anlage 3 beigefügte Querschnitt massgebend. Die Kronenhöhe des Dammes wird auf + 5·20 m Hamburger Null (plus 1·65 m Normalnull) festgesetzt. In dem an das Altonaer Ufer anschliessenden östlichen Theil des Dammes soll derselbe eine Oeffnung von 15 m Sohlenbreite bei einer Tiefe von 2 m unter Null am Platze oder + 0·8 m Hamburger Null (= — 2·75 m Normalnull) erhalten. Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg erklärt sich auch damit einverstanden, dass die Duc d'Alben oberhalb des herzustellenden Hafendammes bis zu der in dem Lageplane (Anlage 1) bezeichneten Linie hinausgeschoben werden. Südwärts über die bestehenden Hafenwerke zwischen der Landesgrenze bei St. Pauli und dem Ostende der ebengenannten Linie, über diese Linie selbst, über den Hafendamm und über die Duc d'Alben vor dem Neumühlener Quai hinaus findet künftig eine Hinausschiebung von Duc d'Alben, Landungsbrücken oder sonstigen Bauwerken ohne zuvorige Zustimmung des Senates der freien und Hansestadt Hamburg nicht statt. Auch soll die Aussenseite der Duc d'Alben vor dem Neumühlener Quai und des herzustellenden Hafendammes, sowie auch eine Strecke von 150 m östlich

des Hafendammes ausserhalb der vorstehend im fünften Absatze erwähnten Duc d'Alben nicht als Liegeplatz für Schiffe benützt werden, vielmehr soll das Fahrwasser an der Stromseite der gedachten Hafenwerke ungeschmälert für die Schiffahrt erhalten bleiben.

§ 9.

Vor dem Beginne der Bauausführung des Hafendammes soll behufs Herstellung einer mindestens 200 m breiten und mindestens 6 m unter Null am Platze oder — 3·20 m Hamburger Null (— 6·75 m Normalnull) tiefen Schiffahrtsstrasse zum Ersatze für die durch die Veränderung des Altonaer Hafens und durch den Damm für die allgemeine Schiffahrt verloren gehenden Theile des Fahrwassers eine Ausbaggerung in der erforderlichen Breite und Tiefe an der Südseite des Stromes vorgenommen werden. Da hiedurch auf der betreffenden Elbestrecke ein begradigtes Fahrwasser hergestellt wird, für das der Hafendamm als Stromleitwerk dienen wird, wird der Senat der freien und Hansestadt Hamburg gegen einen von der Stadt Altona zu übernehmenden Beitrag von 860.000 Mk. die Baggerung an der Südseite und die Herstellung des Hafendammes einschliesslich der an der inneren Böschung desselben zu schlagenden Duc d'Alben für Rechnung des hamburgischen Staates zur Ausführung bringen. Die Bauausführung erfolgt auf Grund des vereinbarten Bauentwurfes — Anlage 1, 3 und 4 — und nach Massgabe der festzustellenden Baudispositionen unter Berücksichtigung der Interessen der Schiffahrt und des Altonaer Hafenverkehres. Mit der Ausbaggerung an der Südseite wird alsbald nach der Ratification dieses Vertrages begonnen und die gesammte von Hamburg übernommene Bauausführung so schleunig, wie die Natur der Arbeiten es zulässt, zu Ende geführt werden. Die kgl. preussische Regierung wird veranlassen, dass Seitens der Stadt Altona der hamburgischen Bauverwaltung für die Herstellung der Sinkstücke und sonstigen Vorrichtungen für den Damm ein geeigneter Strandplatz von mindestens 200 m Länge und der erforderlichen Breite an dem unterhalb des Neumühlener Quai gelegenen Altonaer Elbeufer zur Verfügung gestellt, dass ferner den Oberländern und sonstigen Fahrzeugen, welche Materialien und Arbeitsgeräthe für den Hafendamm anbringen oder sonstwie bei der Bauausführung gebraucht werden, ein sicherer Liegeplatz im Altonaer Hafen eingeräumt wird, und endlich, dass die erforderliche Fläche des Altonaer Ufers für den Anschluss des Hafendammes der hamburgischen Bauverwaltung rechtzeitig zur Verfügung gestellt werde, erklärt sich auch im Uebrigen bereit, die sich im Laufe der Bauausführung zur Sicherung und Förderung derselben etwa noch als erforderlich herausstellenden Massregeln und obrigkeitlichen Anordnungen zu treffen. Das Nähere wegen der Einzelheiten des Bauprojectes für den Hafendamm, wegen der Baudispositionen, wegen der Absteckung vor Beginn der Bauausführung, wegen Abnahme des Baues bei Beendigung desselben, endlich auch wegen des Verfahrens bei etwaigen während der Bauausführung sich als nothwendig oder wünschenswerth herausstellenden kleinen Aenderungen soll auf Grund einer im Einvernehmen mit der Altonaer Bauverwaltung zu treffenden Verabredung in dem Schlussprotokolle festgesetzt werden.

§ 10.

Die Zahlung des vereinbarten Beitrages von 860.000 Mk. soll in vier halbjährigen Terminen erfolgen, deren erster ein halbes Jahr nach erfolgter Absteckung für den Bau des Hafendammes fällig wird. Für den Fall, dass die Fertigstellung dieses Baues mehr als zwei Jahre nach der Absteckung in Anspruch nehmen sollte, werden die Termine entsprechend verlängert, im entgegengesetzten Falle entsprechend verkürzt.

§ 11.

Die Unterhaltung des äusseren, stromwärts gelegenen Theiles des Dammes von dem stromseitigen Fusse desselben bis zur äusseren Kante der Krone wird der hamburgische Staat für die Strecke von der westlichen Spitze des Dammes bis zu der im Osten freizulassenden Durchfahrtsöffnung für seine Rechnung übernehmen, wogegen die Stadt Altona auf dieser Strecke die Unterhaltung der Krone und der inneren Seite des Dammes, also von der äusseren Kante der Krone ab bis zum Fusse der hafenseitigen Böschung einschliesslich der auf derselben hergestellten Duc d'Alben, sowie ferner für die im Osten gelegene Anschlussstrecke des Dammes einschliesslich der erwähnten Durchfahrtsöffnung die Unterhaltung sowohl an der inneren, als an der äusseren Seite zu übernehmen hat. Den Dammkopf unterhält Hamburg. Für den Fall, dass über die zu dieser Unterhaltung erforderlichen Massregeln und Arbeiten eine Meinungsverschiedenheit entstehen sollte, die auch durch gemeinsame Untersuchung beiderseitiger Wasserbaubeamten nicht sollte beseitigt werden können, soll zur Erledigung einer solchen Meinungsverschiedenheit das im § 53 des Staatsvertrages vom 24. Juni 1868 vorgesehene Verfahren sinngemässe Anwendung finden.

IV. Hoheitsgrenze auf der Elbe.

§ 12.

Als Hoheitsgrenze auf der Elbe werden für die Strecken von Ortkathen bis zum Grossen Sande in der Süderelbe, sowie für die Strecke von St. Pauli bis Bähaken die in der Karte — Anlage 5 — grün gezeichneten Linien anerkannt.

V. Nutzbarmachung der Hamburger Inseln und Wärder im Westen der Köhlbrandmündung.

§ 13.

Da in Folge der Herstellung eines Hafendammes vor Altona und der dadurch bedingten erheblichen Verschiebung des tiefen Fahrwassers der Elbe nach Süden die Nutzbarmachung der westlich vom Köhlbrand gelegenen Inseln und Wärder für Hafenzwecke und für die Anlegung industrieller Etablissements mehr in den Vordergrund tritt, so wird Preussen später, falls hamburgischerseits die Aufhöhung dieser Gebietstheile und die Verbindung derselben mit den östlich vom Köhlbrand befindlichen Häfen und Anlagen durch eine Eisenbahn und Strasse beschlossen werden sollte, diesem Unternehmen seinerseits jede mit den preussischen Interessen vereinbare Förderung zutheil werden lassen.

Correction der Unterelbe.

§ 14.

Von dem Wunsche beseelt, eine durchgreifende Verbesserung der Strom- und Schiffahrtsverhältnisse auf der Unterelbe herbeizuführen, haben die beiden Regierungen sich grundsätzlich darüber geeinigt, die technischen, finanziellen und administrativen Vorbedingungen einer durchgreifenden Correction der Unterelbe durch

einen aus beiderseitigen Verwaltungsbeamten und Wasserbautechnikern zusammengesetzten Ausschuss feststellen zu lassen und behalten sich wegen der Ausführung die näheren Verabredungen vor.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Tabor—Pisek: Herstellung einer Entwässerungsanlage in km 56·6 bis 70·0: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer Entwässerungsanlage in km 56·6—70·0 der Linie Tabor—Pisek für den 26. Juli angeordnet. [E.-M.-Z. 10.975/IV.]

— (Staatsbahn-Direction Lemberg: Project der Errichtung einer Personen-Haltestelle in km 53·539 der Linie Chyrow—Stryj.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 7. Juli, Z. 10.125/IV, das Project für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in km 53·539 der Bahnlinie Chyrów—Stryj mit der Benennung „Dorożów" genehmigt und die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg angewiesen, nach erfolgter Ertheilung des Bauconsenses für das im eigenen Wirkungskreise zu behandelnde Project mit den Arbeiten zu beginnen.

Wiener Stadtbahn. (Project für die Herstellung des dritten Geleises in der Theilstrecke Hauptzollamt—Donaucanal [km 5·3—5·8/9] der Wienthallinie: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. April, bezw. 26. Mai durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung über das Detailproject für das in Folge des Baues der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn auszuführende dritte Geleise in der Strecke Hauptzollamt—Praterstern der Wiener Verbindungsbahn hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens ex commissione für die Theilstrecke Hauptzollamt—Donaucanal (km 5·3—5·8/9) ertheilt. [B.-D.-Z. 19.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Veranda beim Aufnahmsgebäude in Sedletz-Kuttenberg.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project betreffend Herstellung einer mit einem Eisengitter abgeschlossenen Veranda beim Aufnahmsgebäude in der Station Sedletz-Kuttenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.736/IV.]

— (Linie Wien—Jungbunzlau: Herstellung einer Holzverladerampe in der Station Swětla.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Holzverladerampe in der Station Swětla der Linie Wien—Jungbunzlau ertheilt. [E.-M.-Z. 9105/IV.]

— (Linie Chlumetz—Mittelwalde: Erweiterung des Stationsgebäudes in der Haltestelle Doudleb.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung des Stationsgebäudes in der Haltestelle Doudleb der Linie Chlumetz—Mittelwalde im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt [E.-M.-Z. 10.052/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg: Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Königinhof.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Königinhof der Linie Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7958/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellungen in der Station Josefstadt-Maxdorf: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project über Geleiseumgestaltungen, Herstellung eines Ladegeleises sammt Ladeplatz und Geleisebrückenwaage in der Station Josefstadt-Maxdorf des Kamnitzthalflügels der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9940/IV.]

Localbahn Reichenau a. d. K.-Solnitz. (Linie Castolowitz—Solnitz: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Solnitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Solnitz der Linie Castolowitz—Solnitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.790/IV.]

Kremsthalbahn. (Anordnung der Prüfung eines Hochbauprojectes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, das von der Kremsthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Hebung des Aufnahmsgebäudes in der Station Kremsmünster und für den Aufbau eines Stockwerkes daselbst der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9591/IV.]

Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz. (Vergrösserung der Bahnhofsanlage in Schönbrunn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für die Vergrösserung der Bahnhofsanlage der Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz in Schönbrunn für den 28. Juli angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. Edmund von Marenzeller bestimmt. [E.-M.-Z. 10.996/IV.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Legung von zweiten Geleisen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project über die Legung eines Doppelgeleises im VI. Bezirke, Gumpendorferstrasse längs der Häuser O.-Nr. 12—20, und im III. Bezirke, Ungargasse in der Strecke vor den Häusern O.-Nr. 10 und 12 der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9063/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung und Umbau von Hauptbahnhöfen.) Für die der allgemeinen Verkehrszunahme entsprechende Erweiterung von Hauptbahnhöfen, sowie Um- und Zubauten etc. ist im diesjährigen Budget eine Summe von fl. 17,105.000 eingestellt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73). Die grösste Summe, fl. 4,000.000, nimmt die Vergrösserung des Bahnhofes in Fiume in Anspruch. Es hat sich herausgestellt, dass trotz aller Bemühungen und Auslagen eine Beseitigung der Verkehrsschwierigkeiten in Fiume nur dann erreichbar sein wird, wenn auf dem Holzlagerterritorium Brajdicza ein besonderer Bahnhof für Hölzer errichtet wird, welcher mit der Hauptlinie durch eine Schleife verbunden wird, so dass die Holzzüge in der zu diesem Zwecke zu erweiternden Station Buccari zusammengestellt und ohne Berührung der Fiumaner Hauptstation direct nach Brajdicza dirigirt werden. Zu diesem Zwecke muss das schmale Gebiet in Brajdicza am Meere aufgeschüttet und erweitert werden; auch ist ein Rangirgeleise und eine Zugförderungsanlage herzustellen. Hiezu kommen noch die auf dem Punto-Franco in Bau stehenden Lagerräume, Geleise u. s. w., deren Gesammtkosten auf fl. 3,923.000 berechnet sind. Von diesem Betrage entfallen fl. 1,700.000 auf die Aufschüttung in Brajdicza und fl. 1,200.000 auf das Verbindungsgeleise mit der Hauptbahn. Diese Arbeiten sollen innerhalb 3—4 Jahren zur Ausführung gelangen. Für den bereits in nächster Zeit auszuführenden Bau eines ausschliesslich nur für den genannten Zweck bestimmten und diesem entsprechend eingerichteten Kohlenbahnhofes in Budapest sind fl. 2,500.000 bestimmt. Der Hauptzweck ist, durch Entlastung vom derzeit dort concentrirten Hauptverkehre von Kohle und sonstigen Brennmaterialien den seinerzeit von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übernommenen Budapester Hauptbahnhof, nunmehrigen Westbahnhof, in der Weise umzugestalten, dass derselbe für die Einfahrt und Ausfahrt der nach allen Richtungen verkehrenden Personenzüge geeignet sein wird, was umso dringender erscheint, als der Ostbahnhof, welcher nicht erweitert werden kann, sich schon jetzt als zu klein erweist. Auch der Frachtenverkehr wird vom Westbahnhofe wegverlegt werden. Die Vergrösserung des Bahnhofes in Debreczen wird fl. 1,470.000 beanspruchen, und sollen die Arbeiten innerhalb acht Jahren durchgeführt sein. Die Vergrösserung des Temesvár-Josefstädter Bahnhofes war schon im Jahre 1894 in Aussicht genommen, und sind seither

fl. 450.000 verausgabt worden. Innerhalb der nächsten zehn Jahre sind noch fl. 1,970.000 zu verwenden, so dass die gesammten Arbeiten fl. 2,420.000 kosten werden. Für die Erweiterung der Station Klausenburg sind zur Verwendung innerhalb der nächsten vier Jahre fl. 570.000 eingestellt, für die Station Fünfkirchen zur Verausgabung im Jahre 1898 fl. 315.000. Die Erweiterungen in Kronstadt sind mit fl. 350.000 präliminirt. Die Stationsbauten in Arad erfordern fl. 2,000.000. Die gesammte Bahnhofanlage muss vergrössert und die Zugförderungsanlage verlegt werden, ebenso sind Manipulations- und Rangirgeleise nöthig und neue Magazine zu erbauen. Das Aufnahmsgebäude für den Personenverkehr wird umgebaut, resp. wesentlich vergrössert. Die Ausgabe des erwähnten Betrages vertheilt sich vom Jahre 1899 angefangen auf acht Jahre. In Piski wird die Station erweitert, das Aufnahmsgebäude neu gebaut, die Zugförderungsanlage verlegt und die Zahl der Stationsgeleise vermehrt. Die Kosten von fl. 960.000 sind von 1897 bis 1902 zu verausgaben. In Grosswardein wird das Aufnahmsgebäude für den Personenverkehr vergrössert, und werden geeignete Localitäten für die Kanzleien und für die Post geschaffen. Die Kosten betragen fl. 200.000, die Ausführung ist für die Jahre 1903 und 1904 in Aussicht gestellt. In der Station Zólyom verkehren täglich 55—60 Züge und werden 1200—1500 Wagen manipulirt; hiefür stehen im Ganzen sieben Geleise zur Disposition. Die Situation wird noch durch den Umstand erschwert, dass in Zólyom, als dem Endpunkte der Sohl-Ruttkaer Gebirgslinie, sämmtliche Lastzüge rangirt werden müssen. Die Verbesserung wird in der Weise erfolgen, dass die Reparaturwerkstätte und die Zugförderungsanlage verlegt und die Station verlängert wird. Die Kosten betragen fl. 700.000. Die Vergrösserung der Station Fülek beansprucht fl. 310.000. In der Station Szegedin sind die Personen-Aufnahmsgebäude zu vergrössern; weiter sind die Geleiseanlagen zu erweitern. Die Kosten werden fl. 500.000 betragen. Es beanspruchen noch fl. 250.000 die Station S.-A.-Ujhely, fl. 150.000 die Station Párkány-Nána, fl. 400.000 die Station Kaposvár, fl. 260.000 die Station Szatmar. In Orsova ist die Errichtung einer Umschlagsstation mit dem Kostenbetrage von fl. 250.000 in Aussicht genommen. Dieser Betrag repräsentirt nur die ersten Auslagen, denn die vollständige Ausgestaltung dieser Station wird noch grössere Summen in Anspruch nehmen. Zur Ausführung kleinerer Ergänzungsarbeiten, Vermehrung des Inventars sind fl. 4,000.000 pauschaliter angenommen, wobei bemerkt wird, dass aus dieser Summe nur die Bedürfnisse gedeckt werden, welche im Laufe der letzten Jahre erwachsen sind; für neu eintretende Erfordernisse soll im Rahmen des Budgets gesorgt werden. Die letzte Post der Investitionsausgaben bildet der Betrag von fl. 750.000 für Schneeschutzbauten auf der Fiumaner Linie. Die Schneeverwehungen sind alljährlich Ursachen der Verkehrsstörungen auf der Fiumaner Strecke, und kommen diese Verwehungen zumeist zwischen den Stationen Delnice und Meja vor. Durch Errichtung von Schutzmauern, Eindeckungen, Verlängerungen von Tunnels soll dem Uebel möglichst abgeholfen werden.

— (Anzahl und Anschaffungskosten neuer Locomotiven und Waggons etc.) Von dem im diesjährigen Budget für Completirung des rollenden Materials eingestellten Betrage sind fl. 17,035.000 für Anschaffung von Locomotiven präliminirt, thatsächlich werden nur 370 neue Maschinen angeschafft und der Restbetrag zur Tilgung der schwebenden Schuld für die in den Jahren 1895 und 1896 angekauften Locomotiven verwendet. Für Personen- und Conducteurwagen sind 5,040.000 fl. präliminirt; in der Motivirung wird dargelegt, dass die Personenwagen der Ungar. Staatsbahnen in den Jahren 1893 56.122 km, 1894 57.332 km, 1896 50.000 km geleistet haben. Die Vorlage nimmt die Anschaffung von 430 dreiachsigen und 650 zweiachsigen Wagen und 50 Conducteurwagen in Aussicht. Für die Vermehrung der Lastwagen sind 16,000.000 fl. eingestellt, und zwar sollen innerhalb der nächsten fünf Jahre 7000 Lastwagen angeschafft werden. Die Kosten dieser Wagen betragen 14,000.000 fl., ausserdem soll der Preis für die im Jahre 1896 gelieferten 1000 Wagen bezahlt werden. Für das Jahr 1897 sind fl. 6,022.000, für 1898 fl. 4,000.000, für 1899 fl. 2,000.000, für 1900 fl. 2,000.000 und für 1901 fl. 1,978.000 eingestellt. Bei dieser Anschaffung ist für die nächsten Jahre nur eine durchschnittliche Verkehrsvermehrung von 3·5 Percent in Aussicht genommen, während in der vorhergegangenen Periode die durchschnittliche Zunahme 7·47 Percent ausgemacht hat. Für Beleuchtungs-, Heizungs- und Bremsvorrichtungen beträgt das Präliminare fl. 1,350.000; bei diesem Credit ist Rücksicht genommen auf die fortschreitenden Vervollkommnungen der Einrichtungen, namentlich der Bremsvorrichtungen. Für Zugförderungsanlagen sind fl. 4,600.000 präliminirt, und zwar für 272 gedeckte Locomotivstellen fl. 2,176.000, für Kohlenschuppen fl. 990.000, für Verbesserung von 59 Wasserstationen fl. 800.000. Für Beleuchtungsanlagen, namentlich elektrische Anlagen sind fl. 600.000 eingestellt.

Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Sárbogárd. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 22. Juni fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Ladislaus Halászy des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Sárbogárd statt. Die neue Linie wird in Fortsetzung der Südbahnlinie Komárom-Uj-Szöny—Székesfehérvár letztgenannten Knotenpunkt in radialer Richtung in der Station Sárbogárd mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb—(Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Sárbogárd—Szegzárd verbinden und von dort aus durch die Theilstrecke Szegzárd—Báttaszék Anschluss an die Linie Dombovár—Báttaszék, ferner nach Ausbau der Donaubrücke zwischen Báttaszék und Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69) durch Vermittlung der Linie Baja—Szabadka (Maria-Theresiopel) Anschluss an das mittelungarische Eisenbahnnetz jenseits der Donau erhalten. Nachdem die Commission den Bau und die Betriebseinrichtungen dieser 30 km langen, von der Budapester Bauunternehmungsfirma Armin Schwarz de Zimony & Sohn erbauten Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 23. Juni aufgenommen wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Sergius Fürst Radziwill und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Dr. Rudolf Schuster von Bonnott, die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer Localbahnen statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 2932 Actien mit 117 Stimmen vertraten. Nach dem Betriebsberichte wurden im Geschäftsjahre 1896 34.988 Personen (— 10.620 Personen) mit einer Einnahme von fl. 4035 (gegen fl. 5599) und 46.242 t Frachten (— 11.258 t) mit einer Einnahme von fl. 43.433 (gegen fl. 47.433) befördert. Mehrverfrachtung brachten Kohle und Chemikalien, Minderverfrachtung namentlich Getreide, Petroleum und Mahlproducte. Die Gesammteinnahmen betrugen fl. 53.321 (gegen fl. 59.038), die Betriebsausgaben fl. 46.835 (gegen fl. 49.714). Nach Abzug der sonstigen Auslagen per fl. 8694 resultirte ein Betriebsabgang per fl. 2208 (gegenüber einem Betriebsüberschusse von fl. 3614 im Vorjahre). Nach Hinzurechnung der Zinsen der schwebenden Schulden per fl. 3349 und der am 31. December 1896 verlosten Prioritätsactien per fl. 1000 und nach Abzug des Gewinnvortrages per fl. 322 ergab sich ein unbedeckter Betrag von fl. 6235, dessen Vortrag auf neue Rechnung beschlossen wurde. Der Bericht des Verwaltungsrathes wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die Entlohnung für das Executivcomité wurde mit fl. 300 für jedes Mitglied und der Werth der Anwesenheitsmarken mit fl. 10 gleichwie im Vorjahre festgesetzt. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Max Luschka von Sellheim und der an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Alexander Ritter von Jasiński cooptirte Felix von Zwicklitz, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Sergius Fürst Radziwill zum Präsidenten und Emanuel A. Ziffer zum Vicepräsidenten und in das Executivcomité Emanuel A. Ziffer (als Obmann), Wilhelm von Lindheim und Max Luschka von Sellheim wiedergewählt. [E.-M.-Z. 9405/I.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Juli d. J. dem Commissär der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen Robert Baron taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages II.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 1. Juli 1897, Nr. 75, zur Einführung mit 15. Juli 1897 publicirte Nachtrag II zum Tarife für den obgenannten Verkehr wird erst mit 1. August 1897 eingeführt.

Wien, am 14. Juli 1897. [493]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 1 und 2, sowie des Nachtrages V zu Theil II, Heft 3, zum Localgütertarife, Auflage vom 1. Jänner 1897.

Zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

A. Mit Giltigkeit vom 1. August 1897:

Nachtrag IV zu Heft 1, derselbe enthält:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen und
II. Berichtigungen.

B. Mit Giltigkeit vom 1. August 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow:

Nachtrag IV zu Heft 2, derselbe enthält:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen,
II. Berichtigungen und
III. Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Barzdorf-Jauernig und Hannsdorf-Weidenau, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Modřan—Měchenic—Dobřiš:

Nachtrag V zu Heft 3, derselbe enthält:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen,
II. Berichtigungen,
III. neuen Tarif der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf), Niklasdorf-Zuckmantel, Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau; mit dem Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau werden die bisherigen Tarife für Hannsdorf-Ziegenhals, Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf-Zuckmantel ausser Kraft gesetzt;
IV. neuen Tarif der Localbahn Modřan-Čerčan, und zwar getrennt für die Theilstrecke
a) Čerčan—Pišely—Eule,
b) Modřan—Měchenic—Dobřiš.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind in den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu nachbezeichneten Preisen erhältlich:

Nachtrag IV zu Heft 1 10 kr. = 20 Heller
„ IV „ „ 2 20 „ = 40 „
„ V „ „ 3 30 „ = 60 „

Wien, am 13. Juli 1897. [494]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. September 1897 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn an Stelle des bestehenden Tarifes vom 1. October 1895 ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei den vorbenannten Verwaltungen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1897. [495]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Ab 1. August 1897 gelangen von Pernhofen-Wulzeshofen über Zellerndorf nach Sigmundsherberg und Wien (Nordwestbahnhof), bezw. umgekehrt, folgende directe Fahrpreise für Personenzüge zur Einhebung:

Von Pernhofen-Wulzeshofen nach oder umgekehrt	II. Classe	III. Classe
	in Gulden österr. Währ.	
Sigmundsherberg	1·01	0·51
Wien Oe. N. W. B.	2·60	1·30

Wien, am 12. Juli 1897. [496]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr. Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume.

Einbeziehung der Station „Pilsen-Skodawerke“ in die oben genannten Verkehre.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 wurde die Station „Pilsen-Skodawerke“ der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Auf- und Abgabsstelle für Gütersendungen der Firmen: E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik, sämmtliche in Pilsen, eröffnet.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkehre mit dieser Station erfolgt unter Zugrundelegung der in den oben genannten Verkehren mit Pilsen k.k.St.B. bestehenden Frachtsätze.

Ausserdem wird für alle Sendungen von oder nach Pilsen-Skodawerke ein Frachtzuschlag von 0·3 kr. per 100 kg (oder in der betreffenden Tarifwährung nach dem jeweiligen Course umgerechnet) eingehoben.

Wien, am 12. Juli 1897. [497]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuausgabe des Gütertarifes der im Staatsbetriebe stehenden Localeisenbahnen.) Am 1. August tritt, wie aus Budapest berichtet wird, eine Neuausgabe des Localgütertarifes (Theil II) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localeisenbahnen, sowie des zu diesem Tarife gehörigen Anhanges in Kraft. Gleichzeitig treten ausser Wirksamkeit: der auf den genannten Localbahnen vom 1. December 1895, ferner der auf der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker und Szatmár-Nagybányaer Localeisenbahn vom 1. Juli 1893, sowie auf der Gyulafehérvár-Zalatnaer schmalspurigen Localeisenbahn vom Tage der Eröffnung und endlich der auf der Taraczvölgyer schmalspurigen Localeisenbahn vom 1. October 1895 giltige Gütertarif (Theil II) und alle zu diesen Tarifen erschienenen Nachträge. In die Neuausgabe dieses Tarifes wurden aufgenommen: die Székesfehérvár-Sárbogárder, Szeged-Szöreg-Karlováer und Szegzárd-Báttaszéker Localeisenbahn, auf welchen der Tarif erst mit dem Tage der Eröffnung der betreffenden Bahnen in Kraft treten wird. Dieser Tarif enthält hinsichtlich einzelner Localeisenbahnen Frachtermässigungen, hingegen aber auch in Folge von Frachtregulirungen geringfügige Frachterhöhungen, welch letztere ebenfalls mit 1. August in Wirksamkeit treten. Der Tarif und dessen Anhang wird separat in ungarischer und in deutscher Ausgabe erscheinen und bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Csengery-utcza 33) ab Mitte Juli erhältlich sein.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif VI, Ausnahmetarif für Kies etc.) Der Ausnahmetarif 5 g für Kies, Sand und Thon im Gruppentarif VI wurde mit Wirkung vom 15. Mai ab ausgedehnt auf den Verkehr der Stationen Aschaffenburg, Dettingen, Kahl und Klein-Ostheim.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ab werden bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ab werden folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen im Verkehre zwischen den bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Directionsbezirke Halle a. S. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft andererseits zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarifs) abgefertigt.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit 1. Juli wurde Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, aus der Abtheilung II des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) in die Abtheilung I desselben Tarifes versetzt. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) findet daher von dem angegebenen Termine an auf Grubenholz im gesammten Verbandsverkehre Anwendung.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 sind die Stationen

a) Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Osberghausen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid, welche in den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld, und

b) Bendorf, Beuel, Ehrenbreitstein, Engers, Erpel a. Rh., Fahr, Friedrich-Wilhelmshütte, Hönningen a. Rh., Honnef (Rhein), Horchheim a. Rh., Königswinter, Leutersdorf, Linz a. Rh., Neuwied, Niederdollendorf, Niederlahnstein, Oberkassel bei Bonn, Rheinbrohl, Rhöndorf, Troisdorf, Unkel, Urbach bei Köln, Vallendar und Wahn, welche in den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln übergegangen sind, im Haupttarife sammt Kilometerentfernungen und Frachtsätzen überall zu streichen. Für den Verkehr mit den vorgenannten Stationen sind anderweitige Entfernungen und Frachtsätze im Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. October 1896 zur Einführung gelangt.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Tarifirung von Grubenholz.) Seit 1. Juli wird Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, im gesammten Verbandsverkehre zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit 5. Juli wurde Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif 13 (Rohstofftarif) mit der Ziffer 3 aufgenommen. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet auf Grubenholz keine Anwendung.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifänderungen.) Die in den Eisenbahn-Directionsbezirk Mainz übergegangenen Stationen Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen am Rhein, Niederheimbach, Oberwesel, Rhens, Salzig und Trechtingshausen wurden ab 1. Juli in den Tarif für den Hessisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1897 übernommen.

Für den Verkehr mit den genannten Stationen gelten die gleichen Entfernungen, Frachtsätze und sonstigen Bestimmungen, welche im Tarife für den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. October 1896 für den Verkehr mit denselben enthalten waren.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Rohstofftarif) aufgenommen. Das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 7 erhält folgende neue Fassung: Ausnahmetarif Nr. 7 (Rohstofftarif)

1. für nachbenannte Düngemittel (Mist- und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub;
2. für Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt (wegen Steinkohlen u. s. w. siehe die besonderen Ausnahmetarife);
3. für folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge

Der Ausnahmetarif findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für Gascoaks mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet.

Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes II eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Auf die unter 1. aufgeführten Düngemittel und die unter 3. genannten Grubenhölzer findet die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht keine Anwendung.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1352	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b / Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1	Pottenstein Senftenberg Wichstadtl-Lichtenau Leitomischl	Klotzsche	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 25. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	Bestehen bis jetzt keine directen Sätze	Pfge. 86 89 94 117		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
				Blansko	Nossen Pirna Schandau Wendischfähre					124 110 104 105				
				Raitz	Nossen Pirna Schandau Wendischfähre					122 108 102 103				
				oder vice versa										
1353	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes 6 (Getreide etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich), Tarif Theil II, Heft 1	Kaschitz	Ilversgehofen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif Theil II, Heft 1	182 Pfennige	162 Pfennige	20 Pfennige	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1354	Buschtěhrader Eisenbahn		Schotter	Mostau Nebanitz	Station Neusattl (loco)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	17·4 Heller	14·4 Heller	3·0 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1355	Südbahn-Gesellschaft		Kupfervitriol	Triest S.B. und Fiume	Kanizsa	a) Bei Aufgabe in Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	ad a) 346 Heller ad b) 270 Heller ad c) 257 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	ad a) 256 Heller ad b) 225 Heller ad c) 225 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	ad a) 90 Heller ad b) 45 Heller ad c) 32 Heller	Im Kartirungswege		
1356	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Kalk der Pos. K—2 des Tarif-Theiles I	Winzendorf	Pitten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist. Verzicht auf die Achsverfrachtung. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	32·2 Heller	21·4 Heller	10·8 Heller	Im Kartirungswege		Im nebenstehenden Frachtsatze ist die Wagenüberstellungsgebühr in Wr. Neustadt und die Zuschubgebühr vom Industriegeleise in Winzendorf inbegriffen
1357	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Baumaterialien, insofern dieselben in dem Ausnahmetarife III des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarifes vom 1. Jänner 1897 eingereiht sind	Brünn	Brodek	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Sendungen müssen zu Neuanlagen und Erweiterungsbauten von Fabriks-Etablissements in Brodek bestimmt sein. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	16 kr. = 32 Heller	27 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Brodek als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Mähr.-Ostrau					15·2 kr. = 30·4 Heller	25 Heller	5·4 Heller			
				Bistritz a. H.					8·6 kr. = 17·2 Heller	12 Heller	5·2 Heller			
				Olmütz					3·6 kr. = 7·2 Heller	4 Heller	3·2 Heller			
				Prerau					2·6 kr. = 5·2 Heller	4 Heller	1·2 Heller			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
59	Nr. 72 vom 24. Juni 1897 beziehungsweise „Berichtigung" in Nr. 75 vom 1. Juli 1897	1258 58	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art laut Specification im Ausnahmetarif 12 (Pos. a—i) des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. December 1893	Im Verkehre mit den Stationen: Krompach K.O.B. und Ozd U.St.E.		Die Sätze der Schnitt-Tafel A werden wie folgt berichtigt: (siehe unten)	

Die Sätze der Schnitt-Tafel A werden wie folgt berichtigt:

Ungarische Stationen	Eigenth. Bahn	a	b	c	d	e	f	g	h	i
		für 100 kg in Markpfennig								
Schnitt I										
Krompach	K.O.B.	299	—	—	—	—	—	299	—	—
Ozd	U.St.E.	374	216	155	216	123	123	320	185	185
Schnitt II										
Krompach	K.O.B.	177	99	99	99	86	86	177	99	99
Ozd	U.St.E.	299	181	181	181	110	110	299	181	181

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
22	Nr. 63 vom 1. Juni 1897	1122	Eisenbahn Wien-Aspang	Schneebergbahn	Kalk der Pos. K—2 des Tarif-Theiles I	Winzendorf	Pitten	20. Juli 1897	Eine neue Tarifermässigung für nebenstehende Artikel, bezw. Relation ist im vorliegenden Verordnungs-Blatte enthalten

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das II. Quartal 1897 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. **Wien, 20. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Frain der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Drosendorf nach Raabs mit einem eventuellen Flügel von Drosendorf nach Zlabings.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Carl Pelz, Ingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Frain der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Drosendorf nach Raabs mit einem eventuellen Flügel von Drosendorf nach Zlabings im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Juli 1897. Z. 6401/I.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Artikels 16 der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866.)

I. THEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs. Cts.
1. An der Sulinamündung 1896 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:	
Gebühren von Segel- und Dampfschiffen	2,595.737 39
Gebühren von Flössen	400 40
Geldstrafen für polizeiliche Uebertretungen	3.288 89
zusammen	2,599.426 68
2. Flusslootsentaxen	3.507 50
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Erlös für verkaufte Materialien, Karten, Normalien u. s. w.	8.576 47
4. Zinsen der Erläge in London, Paris, Wien und Berlin	883 29
5. Zinsen des Effectenbesitzes der Commission	32.614 03
zusammen	2,645.007 87

Hiezu der Vortrag aus dem Vorjahre:

	Frcs. Cts.	
a) der Baarüberschuss des Jahres 1895 und der Vorjahre	811.543 42	
b) der Werth der Materialien, Contocorrentforderungen	312.008 49	
Gesammtvortrag		1,123.551 91
sonach Gesammtsumme der Einnahmen		3,768.559 78

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs. Cts.	
Centraldienst in Galatz einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Abtheilungen in Galatz, Sulina und Tultscha		136.475 68

Capitel 2. Schiffahrtspolizei und Anstalten.

	Frcs. Cts.	
Schiffahrts-Inspection	88.865 82	
Flusslootsendienst	276.852 93	365.718 75

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Hafencapitanat	107.469 31	
Loosendienst an der Mündung	152.233 98	259.703 29
Schiffahrtscasse		36.337 39
Seespital		48.453 08
Summe der Ausgaben unter Titel I .		846.688 19

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Erhaltungsarbeiten.

	Frcs. Cts.
Capitel 1. Direction	97.362 87
„ 2. Aufnahmen	10.971 07
„ 3. ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	410.596 13
„ 4. verschiedene Arbeiten	50.809 90
Summe der Ausgaben unter Titel II .	569.739 97

Titel III.

Verschiedene Auslagen und Nebenkosten . 196.113 28

Titel IV. Besonderer Dienst des Jahres 1896.

	Frcs. Cts.
Neuer Durchstich zwischen dem 31. und 37. Meilensteine	534.957 34
Verlängerung der Quaistrasse in Sulina .	24.626 18
Ankauf eines neuen Inspectionsdampfers .	30.264 —
Summe der Ausgaben unter Titel IV .	589.847 52

Wiederholung der Ausgaben.	Frcs. Cts.
Titel I. Verwaltungskosten	846.688 19
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Erhaltungsarbeiten . . .	569.739 97
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	196.113 28
„ IV. Besonderer Dienst des Jahres 1896	589.847 52
zusammen .	2,202.388 96
in laufender Rechnung verausgabt für Materialbeschaffung u. dgl.	311.270 87
Gesammtsumme der Ausgaben .	2,513.659 83

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs. Cts.
Gesammtsumme der Einnahmen	3,768.559 78
Gesammtsumme der Ausgaben	2,513.659 83
Ueberschuss .	1,254.899 95

und zwar:

a) im ordentlichen Dienste

	Frcs. Cts.	
Einnahmen	2,645.007 87	
Ausgaben unter Titel I, II und III	1,612.541 44	
Ueberschuss des ordentlichen Dienstes .		1,032.466 43

b) im ausserordentlichen Dienste

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.	
Vortrag aus dem Jahre 1895 und den Vorjahren		1,123.551 91	
Auslagen unter Titel IV . .	589.847 52		
für Materialanschaffung und in laufender Zahlung . .	311.270 87	901.118 39	
Ueberschuss des ausserordentl. Dienstes .			222.433 52
Summe des ganzen Ueberschusses .			1,254.899 95

Einzelausweis über die Anlage dieses Ueberschusses.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
a) Vorläufig angelegt: in französischen Eisenbahn-Obligationen .	33.872 —	
in 3 percent. Wilhelm-Luxemburger . . .	18.000 —	
in 3 percent. Schweden	165.278 76	
in 4 perc. rumänischer Rente	141.229 35	358.380 11
b) vorläufige Erläge in London, Paris, Wien und Berlin		372.164 99
c) Cassastand in Galatz		254.599 29
d) Cassastand in Sulina		269.755 56
Gesammtbetrag .		1,254.899 95

II. THEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Activen der Commission.

Die Activen der Commission einschliesslich des Reservefonds bestanden am 31. December 1896 aus:

	Frcs. Cts.
1. den Cassabeständen in Sulina und Galatz, den Erlägen in London, Paris, Wien und Berlin und den provisorisch in Papieren angelegten Beträgen mit	1,254.899 95
2. in den Papieren des Reservefonds mit	1,000.000 —
zusammen .	2,254.899 95

Passiven hat die Commission seit 30. Juni 1887 nicht mehr.

III. THEIL.

Lage der Sonderfonds.

a) Reservefonds.

Dieser Fonds, welcher durch den in § 3 des Protokolles Nr. 349 verzeichneten Beschluss der Europäischen Donau-Commission mit der unveränderlichen Ziffer von . . . . 1,000.000 — (Frcs. Cts.) festgesetzt wurde, war am 31. December 1896 angelegt:

	Frcs. Cts.	
in französischen Eisenbahn-Obligationen im Werthe von	417.600 —	
in 3 perc. Wilhelm-Luxemburger	429.750 —	
in 3 percent. Schweizer Eisenbahn-Obligationen	152.650 —	
zusammen .		1,000.000 —

b) Pensionsfonds der Angestellten.

	Frcs. Cts.
Dieser Fonds bestand am 31. December 1895 aus	524.132 33
und erhielt 1896 folgende Zuflüsse:	
3 percent. Gehaltsabzüge der Beamten	8.788 18
Activzinsen	16.040 89
Subvention Seitens der Commission zur Erhaltung des Gleichgewichtes . . .	21.906 14
zusammen .	570.867 54

Dem stehen entgegen die Ausgaben im Jahre 1896, und zwar:

	Frcs. Cts.	
die Zahlung der Abfindungssumme für die Pension an den früheren Hafencapitän in Sulina Pavlovich mit	40.833 33	
und an den früheren Schiffahrts-Inspector Déthier mit	59.674 50	
zusammen .		100.507 83
so dass der Fonds am 31. December 1896 einen Stand von		470.359 71

aufwies, die folgendermassen angelegt sind:

	Frcs. Cts.	
3 perc. Schweizer Eisenbahn-Obligationen . .	332.350 —	
3 perc. Norweger . . .	107.565 49	
3 perc. Schweden . . .	30.444 22	
zusammen .		470.359 71

c) Pensionsfonds der Lootsen.

		Frcs. Cts.
Stand am 31. December 1895		112.713 89
Zuwachs im Jahre 1896:		
3 percent. Gehaltsabzüge der Lootsen . .		8.315 41
Zinsen der Fondspapiere		3.884 61
zusammen .		124.913 91
Ausgaben im Jahre 1896 durch Zahlung der Abfindungssumme für die Pension an die Flusslootsen G. Chromusi und und M. Valsamis mit . .	Frcs. Cts. 3.225 —	
dann an die Barrelootsen G. Pittarakis und D. Dédésinas mit	8.200 —	11.425 —
daher Stand am 31. December 1896 .		113.488 91

angelegt in 3 percentigen Norwegern.

Ausweis über den Effectenbesitz der Europäischen Donau-Commission und der Sonderfonds derselben, sowie über deren Vertheilung auf die einzelnen Fonds.

Bezeichnung der Effecten	Reservefonds	Pensionsfonds der Angestellten	Pensionsfonds der Lootsen	Gesammtheit der Sonderfonds	Vorübergehend in Werthen angelegt	Gesammtsumme
Französische Eisenbahn-Obligationen Frcs.	417.600	—	—	417.600 —	33.872 —	451.472 —
3 perc. Wilhelm-Luxemburger . . . . „	429.750	—	—	429.750 —	18.000 —	447.750 —
3 perc. Schweizer Eisenbahn-Obligat. „	152.650	332.350 —	—	485.000 —	—	485.000 —
3 perc. Norweger . . . . „	—	107.565 49	113.488 91	221.054 40	—	221.054 40
3 perc. Schweden . . . . „	—	30.444 22	—	30.444 22	165.278 76	195.722 98
4 perc. rumänische Rente . . . . . . „	—	—	—	—	141.229 35	141.229 35
insgesammt . . . Frcs.	1,000.000	470.359 71	113.488 91	1,583.848 62	358.380 11	1,942.228 73

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Bei Auslegung eines nicht ganz klaren Ausdruckes in einer Tarifbestimmung ist auf die Praxis der betreffenden Bahn Rücksicht zu nehmen.
Unter den Ausdruck „Gefäss“ können auch Säcke subsumirt werden.

(Schiedsspruch vom 20. April 1897.

Die Firma A. liess durch die Nordbahn Presshefe, in Säcke verpackt, von Wien nach Troppau als Eilgut versenden. Die Bahn brachte hiebei den Tarif für gewöhnliche Eilgüter von fl. 4·756 per 100 kg in Anwendung, während die Firma A. verlangte, dass gemäss Tarif-Theil I (B. Allgemeine Bestimmung für den Transport von Gütern, II), wonach für „Hefe“ (Germ), sowohl flüssige als feste (Presshefe), in Gefässen von höchstens 50 kg per Stück die Frachtsätze für ermässigte Eilgüter Anwendung finden, bei der Frachtberechnung für obige Sendungen der in der Relation Wien—Troppau für ermässigte Eilgüter aufgestellte Satz von fl. 1·757 per 100 kg in Anwendung zu bringen sei, weil die fragliche Hefe in Säcken verpackt war und Säcke als Gefässe zu betrachten seien.

In der beim Schiedsgerichte angebrachten Klage berief sich die Firma A. auf die sprachliche Bedeutung des Wortes „Gefäss“, auf die regelmässige Versendung der Presshefe in Säcken, und wies endlich nach, dass die Nordbahn im concreten Falle ursprünglich den Tarifsatz für ermässigte Eilgüter in Anwendung gebracht und erst nachträglich ihre Anschauung geändert habe, dass die geklagte Bahn in früheren Jahren bei Versendungen von in Säcken verpackter Presshefe an die Klägerin nur den Satz für ermässigtes Eilgut eingehoben habe, und dass dies auch der constanten Praxis der übrigen österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, insbesondere der k. k. Staatsbahnen entspreche.

Bei der Verhandlung am 20. April 1897 wurde die geklagte Bahn zur Zahlung der Frachtdifferenz per 104 fl. 96½ kr. sammt Nebengebühren verurtheilt, und zwar mit folgender Begündung:

Aus den vorgelegten Tarifbestimmungen geht nicht mit Sicherheit hervor, ob unter dem Ausdrucke „Gefäss“ nur ein Behältniss mit festen Wänden zu verstehen sei oder nicht. Da aber die geklagte Bahn bei ihren zugestandenen früheren mehrjährigen Tarifberechnungen Sendungen von Presshefe in Säcken zu ermässigten Eilgutsätzen befördert und dadurch in der Kaufmannschaft die Ansicht befestigt hat, dass auch Säcke unter den Ausdruck „Gefässe“ zu subsumiren sind, war dem Klagebegehren stattzugeben und die Bahn zur Zahlung des eingeklagten Betrages sammt Zinsen, sowie der Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens zu verurtheilen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauherstellungen im Werkstättenbereiche der Station Floridsdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für nachstehende, in den Werkstättenbereich der Station Floridsdorf fallende Herstellungen:

1. Vermehrung der Aufstellungsgeleise für Locomotiven und Tender,
2. Verlängerung der Tenderschiebebühne und Geleise,
3. Vermehrung der Räderaufstellungsgeleise in der Wagenwerkstätte,
4. Herstellung einer neuen Lackiererwerkstätte sammt Schiebebühne,
5. Herstellung eines Arbeitscanals mit Dampfzuführung, und
6. Herstellung einer Räderdrehscheibe

im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.939/IV.]

— (Verlängerung einer Schiebebühne am Bahnhofe Krakau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Werkstättengeleises und für die Verlängerung der Schiebebühne bei der Wagenausbindehalle am Bahnhofe Krakau ertheilt. [E.-M.-Z. 10.193/IV.]

— (Localbahn Troppau-Bennisch: Verlängerung des Ladegeleises in der Station Eckersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung des Ladegeleises in der Station Eckersdorf der Localbahn Troppau-Bennisch ertheilt. [E.-M.-Z. 10.363/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Geleiseänderungen und Erweiterungen und Adaptirung eines Theiles der Wagenremise zu einem Eilgut-Abgabsmagazine am Wiener Bahnhofe: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Adaptirung eines Theiles der Wagenremise am Wiener Bahnhofe zu einem Eilgut-Abgabsmagazine und für die aus diesem Anlasse nothwendige Veränderung und Erweiterung der Geleiseanlage der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens für das gesammte Project zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9006/IV.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Kopidlno—Bakov: Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Libaň-Psinic.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Libaň-Psinic der Linie Kopidlno—Bakov im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.228/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Nabresina—Cormons: Geleiseanlage und Ueberdeckung der Verladerampe in der Station Rubbia-Savogna.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Umgestaltung der Geleiseanlage und Ueberdeckung der Verladerampe in der Station Rubbia-Savogna der Linie Nabresina—Cormons ertheilt. [E.-M.-Z. 9650/IV.]

Friauler Eisenbahn. (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Cervignano.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Cervignano ertheilt. [E.-M.-Z. 9757/IV.]

Schneebergbahn. (Errichtung einer Haltestelle: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von Leo Arnoldi, Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung, vorgelegte Project über die Errichtung einer Haltestelle „Strelzhof" für den Personenverkehr und zum Zwecke von Milchversendung nach Wr.-Neustadt in km 14·2/3 der Schneebergbahn der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.449/I.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Aufnahmsgebäude in der Station Weseritz.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project für das Aufnahmsgebäude der Station Weseritz der Localbahn Neuhof-Weseritz wurde principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6671/I.]

Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Czalositz-Czernosek und der Station Czalositz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die herzustellende Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Czalositz-Czernosek der Oesterr. Nordwestbahn und der Station Czalositz der Bahnlinie Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wird die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7796/I.]

Projectirte Localbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juli die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Grafen Zamoyski vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 9222/I.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. (Bauherstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat für nachfolgende Herstellungen auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymalów den Bauconsens ertheilt:

1. Aufnahmsgebäude in den Stationen Kolodziejowka, Skalat und Grzymalów;
2. Nebengebäude in den vorgenannten drei Stationen;
3. Dienerwohngebäude in der Station Borki wielkie;
4. Güterschuppen in den Stationen Kolodziejowka, Skalat und Grzymalów;
5. Bahnerhaltungsmagazin in der Station Skalat;
6. Kohlenmagazin in der Station Borki wielkie.

[E.-M.-Z. 10.090/I.]

Schiffahrt.

Schiffahrts- und Seepolizeiordnung für die Seen Kärntens. Mit Verordnung vom 12. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 122 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73), hat das Handelsministerium im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues eine mit 1. December 1897 in Kraft tretende Schiffahrts- und Seepolizeiordnung für die Seen Kärntens erlassen. Die neue Vorschrift enthält eingehende, allgemein giltige Bestimmungen über die Führung von Positionslichtern, über die Fahr- und Ausweichregeln, über die Vorsichtsmassregeln bei ungünstigem Wetter, über die Ausrüstung der Schiffe zur Signalgebung, über das Anlegen der Fahrzeuge, das Befestigen stillliegender Fahrzeuge, über die Warn- und Fischerzeichen, über die Hilfeleistung bei Seenoth, die Bezeichnung und Beseitigung gesunkener Fahrzeuge und Anlagen, über das Einfangen frei treibender Boote, über Motoren- und Fischerboote, über die Bezeichnung der Fahrzeuge und deren Ausrüstung für Nothfälle, über die behördliche Untersuchung der Segel- und Ruderschiffe, Boote und Plätten. Daran schliessen sich besondere Bestimmungen für die gewerbsmässig betriebene Schiff- und Flossfahrt, die lohnweisen Bootsfahrten und Schiffsverleihungen, und zwar Bestimmungen über die Haftung des Schiffseigenthümers, über die Tauchtiefe und Tauchungsscala, die Erfordernisse für die Zulassung zur Führung von Ruder-, Segelschiffen, Booten und Plätten, über die Flossführung, die Schiffsverleihung, die Fahrpreise, die Anlegestellen, das Anlegen der Schiffe und das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, über die Bordordnung und das Zurückweisen von Fahrgästen, über das Verhalten der Schiffs- und Flossführer und Mannschaften in Seenoth und über die Ausserdienststellung be-

schädigter Fahrzeuge. Den Schluss bilden Bestimmungen über die zur Handhabung und Ueberwachung der Vorschrift berufenen Behörden, über Ergänzungsverfügungen und Ausnahmen, über das Schiffsregister, die Schiffer- und Flösserrolle, über die Folgepflicht der Schiffer und die Strafen bei Uebertretungen. Eine Beilage der Vorschrift bildet die Signalordnung für die Schifffahrt auf den Seen Kärntens. Im Grossen und Ganzen lehnt sich die Schiffahrtsordnung an jene Schiffahrts- und Seepolizeiordnung an, welche vom Handelsministerium mit Verordnung vom 12. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1894, für die oberösterreichischen und salzburgischen Seen erlassen worden ist, sowie an die für den Bodensee erlassenen Vorschriften, und kann daher als ein weiterer Schritt zu der aus mehrfachen Gründen so erwünschten gleichmässigen Regelung des Schiffs- und Flössereiwesens auf den österreichischen Binnenseen angesehen werden. In drei Punkten weist jedoch die neue Vorschrift nicht unwesentliche Abweichungen von den letzterwähnten Schiffahrtsordnungen auf, die in den localen Verhältnissen ihre Begründung finden. Die Bestimmungen über die polizeiliche Bezeichnung und die Ausrüstung der Schiffe für Nothfälle, sowie jene über die Untersuchung der Schiffe auf ihre Tragfähigkeit, Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Bemannung und die Maximalzahl der auf einmal aufzunehmenden Personen, welche Bestimmungen für die oberösterreichischen und salzburgischen Seen, dann für den Bodensee auf die gewerbsmässig betriebene Ruder- und Segelschiffahrt beschränkt sind, werden fortan in Kärnten auf alle Ruder- und Segelschiffe, also auch auf die Privatboote Anwendung finden. Eine weitere Abweichung besteht darin, dass als Ausweichregeln für die Segelschiffahrt die Segelordnung des Union-Yachtclub angenommen wurde, da dieser Club auf den Kärntner Seen am meisten verbreitet ist und seine Satzungen für die sportmässige Segelschiffahrt nahezu eine internationale Bedeutung haben. Uebrigens decken sich diese Segelregeln in der Hauptsache sowohl mit den für die Salzkammergut-Seen und den Bodensee geltenden Anordnungen, wie auch mit der weitverbreiteten deutschen Segelordnung. Eine dritte wesentliche Abweichung ist das für die Fahrzeuge in Kärnten vorgeschriebene „Schiffbuch", welches für jedes bei der behördlichen Untersuchung als geeignet befundene Schiff von der Schiffahrtsbehörde ausgestellt wird, den Namen des Besitzers, die dem Schiffe ertheilte Ordnungsnummer und die zulässige Maximalzahl der auf einmal aufzunehmenden Personen, bei zur gewerbsmässigen Schiffahrt bestimmten Fahrzeugen auch die Namen der zur Führung des Schiffes berechtigten Personen enthält. Die Vorschriften für die Salzkammergut-Seen und den Bodensee kennen diese Einrichtung nicht, in Kärnten aber wurde das Schiffbuch bereits mit der von der Landesregierung in Klagenfurt unterm 5. Juli 1888 erlassenen Verordnung betreffend die Regelung und Sicherung des Schiffahrtsbetriebes auf den Kärntner Seen eingeführt, hat sich in der Praxis bewährt und eingebürgert und wurde deshalb auch in der neuen Vorschrift beibehalten.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Errichtung zweier selbstständiger Directionen.) Laut Mittheilung der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist anlässlich der stetigen Ausdehnung ihres Schiffahrtsgeschäftes, sowie jener ihrer Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt unter Oberleitung ihres General-Directors Heinrich Otto Libbertz für den Betrieb der beiden vorbezeichneten Hauptgeschäfte ab 1. Juli 1897 je eine eigene selbstständige Direction errichtet worden. Zum Schiffahrtsdirector wurde der bisherige Subdirector Wilhelm Engel ernannt.

Sächsisch - böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht über 1896/97.) Der Bericht bezeichnet die Witterungsverhältnisse als abnorm ungünstig, indem zwar die Eröffnung der Fahrten schon am 1. März möglich war, jedoch der von da ab zwischen Dresden und Pirna unterhaltene Verkehr in Folge neuerlicher Fröste erst am 10. März bis Schandau und Meissen, erst am 12. bis Mühlberg und am 14. März bis Leitmeritz ausgedehnt werden konnte. Vom 4. bis 12. Mai musste wegen Hochwassers der ganze Betrieb ruhen, im Sommer und Herbst beeinträchtigte nasskaltes unfreundliches Wetter das Geschäft, und am 19. November nöthigte Treibeis zur Einstellung des Verkehres auf der böhmischen Strecke. Die Gesammtzahl der Betriebstage betrug 276 (+ 12), die Gesammtzahl der beförderten Personen 3,216.292 (+ 42.646), davon zwischen Dresden und Leitmeritz 2,422.895, zwischen Dresden und Mühlberg 793.397. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre beziffern sich mit 847.872 (— 10.677) Mk. Im Frachtenverkehre wurden 24,342.591 (+ 1,435.272) kg versandt, und waren insbesondere die Obsttransporte aus Böhmen schwach. Neu errichtet wurden im Berichtsjahre zwei Stationen, Birkwitz in Sachsen und Bodenbach in Oesterreich. Neue Dampfer wurden zwei, „Habsburg" und „Hohenzollern" erbaut und, am 23. Mai 1897 im Eildienst Dresden-Aussig eingestellt. Die Gesellschaft verfügt ausserdem gegenwärtig über 33 Dampfer: „Germania", „Austria", „Saxonia", „Bohemia", „Wettin", „Dresden", „Meissen", „Riesa", „Pillnitz", „Pirna", „Stadt Wehlen", „Bastei", „Königstein", „Schandau", „Tetschen", „Bodenbach", „Aussig", „Leitmeritz", „Maria", „König Albert", „Königin Carola", „Kaiser Wilhelm", „Kaiser Franz Josef", „Prinz Georg", Prinz Friedrich August", Prinzessin Louise", „Fürst Bismarck", „Graf Moltke", „Libuša", „John Penn", „Loschwitz", „Blasewitz" und „Nixe". Die im Personendienste durchlaufene Strecke betrug 1896 769.839 (+ 3178) km, die Gesammteinnahme 1,060.518 Mk. 3 Pfg., die Gesammtausgabe 791.832 Mk. 70 Pfg. Abzüglich der Abschreibungen mit 81.745 Mk. 57 Pfg. und des statutenmässigen Beitrages zur Pensionscasse des gesellschaftlichen Personals von 15.932 Mk. 8 Pfg. ergibt sich sonach ein Reingewinn von 170.007 Mk. 68 Pfg., wovon an Remuneration für den Aufsichtsrath 1000 Mk., an Tantièmen des Verwaltungsrathes 8550 Mk. 38 Pfg., des Directors 5130 Mk. 23 Pfg., an 3perc. Gewinnstantheil des Personals 5130 Mk. 23 Pfg. und 150.000 Mk. zur Vertheilung einer 10perc. Dividende verwendet wurden, während der Rest von 1196 Mk. 84 Pfg. dem Versicherungsconto überwiesen wurde.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

16. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

21. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

16. Juli, Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,
19. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
20. „ Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,
21. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
22. „ Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

17. Juli, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
ab Triest nach Venedig um 11 Uhr Vormittags.
18. „ Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig
ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
18. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. Juli, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Argo", Capitän A. Petris,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

18. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Achille", Capitän F. Marocchino,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata

Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

21. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Thalia", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

22. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Minerva", Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän L. Brelich, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Juli, Dampfer „Pandora", Capitän A. Mocolle, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Theodor Grafen Szechenyi die diesjährige (47.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 144 Actionäre erschienen, welche 108.050 Actien mit 1737 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Verwaltungsjahre 1896 die Bruttoeinnahmen 46,600.077 fl. (+ 1,412.994 fl.), der Betriebsüberschuss stellte sich auf 26,170.092 fl. (+ 506.551 fl.). Der Betriebscoëfficient bezifferte sich mit 42·75 pCt. für die österreichischen Linien, mit 41·78 pCt. für die ungarischen Linien. Der Personenverkehr steigerte sich auf 17,937.387 Personen (+ 295.073 Personen oder 1·7 pCt.) bei einer Einnahmeerhöhung auf 12,094.170 fl. (+ 369.652 fl.). Der Frachtenverkehr hob sich auf 7,227.991 t (+ 104.869 t oder 1·5 pCt.) mit einer Einnahme von 30,934.310 fl. (+ 793.477 fl.). Der Eilgutverkehr erhöhte sich auf 95.729 t (+ 6001 t oder 6·7 pCt.) mit einer Einnahme von 1,654.137 fl. (+ 141.355 fl.). Beträchtliche Mehrverfrachtungen fanden statt auf den österreichischen Linien in Getreide, Mineralkohle und Coaks, in Cement und Kalk, Eisen und Holzkohle, auf den ungarischen Linien in Getreide, Fassdauben und Holzkohle; Minderverfrachtungen namentlich im Viehverkehre (— 62.000 t oder 20.400 Stück Hornvieh und 590.000 Stück Borstenvieh, ferner auf den österreichischen Linien in Zucker, Bau- und Werkholz und Petroleum, auf den ungarischen Linien in Baumaterialien, Bau- und Werkholz, Mahlproducten, Erzen, Reis und Runkelrüben. Die Betriebsausgaben betrugen 19,923.435 fl. (+ 906.443 fl.). Es erhöhten sich auf den österreichischen Linien die Kosten der allgemeinen Verwaltung um 73.806 fl., der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung um 15.009 fl., des Verkehrs- und commerciellen Dienstes um 279.127 fl., des Zugförderungs- und Werkstättendienstes um 488.937 fl. Der Betriebsüberschuss per 26,170.091 fl. reducirt sich nach Abzug der sonstigen Auslagen, Steuern und Gebühren auf 20,943.094 fl., wovon auf das österreichische Netz 17,828.291 fl., auf das ungarische Netz 3,114.803 fl. entfallen. Die gesellschaftlichen Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg haben eine Zunahme des Bruttoerträgnisses um 9277 fl., bezw. um 8112 fl. zu verzeichnen. Die Einnahmen der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl haben eine Abnahme von 579 fl. erfahren. Rücksichtlich der Pachtbahnen haben die Bruttoerträgnisse der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, der Graz-Köflacher Eisenbahn, der Radkersburg-Luttenberger Bahn und der Cilli-Wöllaner Bahn eine Zunahme, die Bruttoerträgnisse der Vicinalbahn Güns-Steinamanger und der Barcs-Pakráczer Bahn aber eine Abnahme erfahren. Die Reinerträgnisse der Hotels auf dem Semmering, in Abbazia und Görz, sowie des Walzwerkes in Graz betrugen 265.017·18 fl. Die Annuitäten der ungarischen Regierung, bezw. der italienischen Regierung erscheinen mit 240.000 fl., bezw. mit 11,827.955 fl. ausgewiesen. Der Prioritäten- und Actien-Amortisationsdienst erforderte 27,186.395 fl. Nach Abzug der Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien—Triest mit 550.563 fl. und des in die Specialreserve für den Dienst der 3perc. Obligationen zu hinterlegenden Betrages von 526.530 fl. verblieb ein verfügbarer Ueberschuss von 1,719.052 fl. Der Verwaltungsrath beantragte 1,412.172 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 4 Frcs. per Actie zu verwenden, 280.000 fl. dem Reservefonds zuzuführen und den Betrag von 26.880·67 fl. nebst den Vorträgen aus früheren Jahren per 12,192.672 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung genehmigte den Verwaltungsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ebenso wurden die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinnes angenommen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, behufs Convertirung des 5perc. Specialanlehens vom Jahre 1869 ein neues Anlehen aufzunehmen und alle Modalitäten dieses Anlehens, sowie dessen Begebung zu bestimmen. Ferner wurde die Aenderung der Art. 41 und 42 der Gesellschaftsstatuten betreffend die Abhaltung der Verwaltungsrathssitzungen beschlossen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Alois Graf Ceschi a Santa Croce, Dr. Leonhard Schweigert und Ludwig Wollheim aus dem Wiener Verwaltungsrathe, E. Blount und Cornélis Henry de Witt vom Pariser Comité wurden wieder- und an Stelle des verstorbenen Prinzen Egon zu Hohenlohe wurde Geheimer Rath Johann Freiherr von Chlumecky neugewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Geheimer Rath Freiherr von Chlumecky zum Präsidenten gewählt und Graf Theodor Szechenyi zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 13. Juli herausgegebene CXXXIV. Stück enthält unter

Nr. 3313: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 11. Juli 1897, Z. 14.315, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem bosnischen Bezirke Sanskimost.

— (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 14. Juli herausgegebene CXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3314: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juni 1897, Z. 21.829, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3315: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 11. Juli 1897, Z. 25.921, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Rinder, Schafe und Ziegen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3316: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 12. Juli 1897, Z. 20.985, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3317: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Juli 1897, Z. 108.498, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3318: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Juli 1897, Z. 107.188, betreffend die Bestimmung der Stadt Laun als Consumort für lebende Schweine und Wiederkäuer.

— (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 15. Juli herausgegebene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3319: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 11. Juli 1897, Z. 14.395, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Rinder, Schafe und Ziegen aus dem bosnischen Bezirke Sanskimost.

Nr. 3320: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 9. Juli 1897, Z. 13.067, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Gorjiu.

— (Inhalt des CXXXVII. Stückes.) Das am 16. Juli herausgegebene CXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3321: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. Juli 1897, Z. 8260, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3322: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 3. Juli 1897, Z. 85.678/I, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3323: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 3. Juli 1897, Z. 86.757/I, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus Croatien-Slavonien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Am 1. September 1897 wird ein Nachtrag IV zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1897 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der Güterclassification, eine Aenderung des Tarifes für Nebengebühren und eine Ergänzung des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Wien, am 18. Juli 1897. [498]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Steinkohlencoaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien, Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg), Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Durch diesen Tarif wird aufgehoben:

a) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen p. p. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (früher Berlin) nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen, Nieder- und Oberösterreich p. p.), der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. November 1892 nebst Nachträgen I—V.

b) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen p. p. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (früher Berlin) nach Stationen der östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Mähren und Oesterr.-Schlesien) und der vormaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn vom 1. November 1892.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. Juli 1897. [499]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów gelangt der vorgenannte Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen, den Stationstarif für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie den Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 30 Hellern erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1897. [500]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif, Theil II, Heft 1.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt zu dem seit 1. October 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, mit 1. August 1897 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen.
II. Aenderung der Stationsbezeichnung.
III. Aufhebung von Frachtsätzen.
IV. Aufnahme neuer Stationen.
V. Aenderung von Frachtsätzen.
VI. Aenderung des Titels des Ausnahmetarifes Nr. III.
VII. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. IX.
VIII. Aenderung von Stationsnamen.
IX. Aenderung des Kilometerzeigers.
X. Berichtigung von Druckfehlern.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1897. [501]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung eines neuen Theiles II zum Verbandsgütertarif.

Mit 1. August 1897 gelangt unter Aufhebung des bisherigen Tarifes ein neuer Gütertarif, Theil II, des Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafenverbandes zur Einführung, enthaltend besondere Bestimmungen und Tariftabellen für den directen Güterverkehr zwischen deutschen Hafenstationen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 88 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1897. [502]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Österreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Tarifsätze.

Mit 15. Juli 1897 gelangen nachstehende neue Tarifsätze zur Einführung:

Im Verkehre zwischen	via	Einfache Fahrt in allen Zügen			Gepäcksfracht für je 10 kg	
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	des Gesammtgewichtes	des Uebergewichtes
		Mark				
Wien K.F.J.B.—Gera (Reuss) Pr.St.B.	Pilsen—Eger—Elsterberg—Zwötzen	52·30	33·50	19·—	1·43	0·68
Wien K.F.J.B.—Gera (Reuss) S.St.B.		52·10	33·40	18·90	1·43	0·68

Wien, am 15. Juli 1897. [503]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Saitz-Göding.

Ergänzung der Tarifbestimmungen betreffend die Halte- und Ladestelle Brumowitz.

In Ergänzung der auf die Halte- und Ladestelle Brumowitz bezüglichen Bestimmungen des Tarifes (Theil II) für die Localbahn Saitz-Göding wird festgesetzt:

I. In Brumowitz haben die Parteien das Ablegen und Aufladen, sowie das Abladen und Auflegen mit ihren eigenen Arbeitskräften, bezw. auf ihre eigenen Kosten zu besorgen, und zwar:

a) bei Aufgabsgütern im Allgemeinen innerhalb zwölf Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb sechs Tagesstunden nach erfolgter Stellung der Wagen, und

b) bei Abgabsgütern im Allgemeinen innerhalb zwölf Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb sechs Tagesstunden nach erfolgter Avisirung der Güter.

Bei Ueberschreitung dieser Frist wird die tarifmässige Wagenverzögerungsgebühr erhoben.

Ausserdem können in dieser Halte- und Ladestelle Abgabsgüter, welche 48 Stunden nach erfolgter Avisirung von den Parteien nicht ausgeladen sein sollten, Seitens der Bahnanstalt ohne jedwede Haftung für eventuelle Beschädigung oder sonstiges Verderben auf Kosten der Parteien in die geeignete Nachbarstation geführt und dort gegen Anrechnung des tarifmässigen Wagenstand-, bezw. Lagergeldes zur Abnahme bereit gehalten werden.

II. In Brumowitz können Güter nur unfrankirt, nach dieser Halte- und Ladestelle nur frankirt aufgegeben werden; in beiden Fällen ist eine Belastung mit Nachnahmen nicht zulässig.

Wien, am 18. Juli 1897. [594]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893, sowie der Nachträge I—III hiezu, und Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1, mit 1. September 1897.

Mit Ende August 1897 tritt der Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893, des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, sowie von Stärke und Stärkemehl bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und für gebrauchte Säcke in beliebigen Quantitäten, sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft.

Hingegen gelangt mit 1. September 1897 ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, für die directe Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten und Mehl im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin einerseits und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg, Gleisdorf-Weiz und Ebenfurth-Wittmannsdorf), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 4 Kronen per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. Juli 1897. [505]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Tarifirung von Grubenholz.) Vom 1. Juli 1897 an finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 27 (Rohstofftarif) Anwendung auf Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Tarifirung von Grubenholz.) Vom 1. Juli 1897 an finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 33 (Rohstofftarif) Anwendung auf Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1358	Oesterr. Nordwestbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Reichenberg	Liebenau Trautenau	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b) 3 sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Personenzügen 15 kr. per Sendung exclusive der Stempelgebühr von 5 kr. per Expedition
1359	Oesterr. Nordwestbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Prag Oe.N.W.B.	Chwala-Počernitz	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b) 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Als geringste Gebühr wird bei der Beförderung mit Personenzügen 20 kr. pro Sendung exclusive der ärarischen Stempelgebühr von 5 kr. pro Expedition erhoben
1360	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Ringofens in Tuchorschitz dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Trnowan bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarif XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1361	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrauer Revieres, Mähr.-Ostrau, Dombrau, Karwin	Pozsony-Ujváros	**Minimalquantum** **ad a) 500 Tonnen,** **ad b) 7.500 Tonnen,** **ad c) 10.000 Tonnen.** Unter Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	Bis Ende 1897	Die auf Kohlentransporte bezughabenden Local- und Verbandtarife	a) 94 Heller b) 94 Heller c) 97 Heller	a) 84 Heller b) 80 Heller c) 76 Heller	a) 10 Heller b) 14 Heller c) 18 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den ermässigten und den angewendeten Frachtsätzen wird gegen Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe vergütet. Die Frachtbriefe sind spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen	
1362	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete, bei Beförderung mittelst Separat-Güterzügen	Der Verladestelle auf offener Strecke bei km 15·8 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	Zauchtel	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz	14 Heller		Im Kartirungswege		Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separatzüge werden den Reflectanten über Ansuchen von der General-Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt gegeben
1363	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Prag (Sandthor)	Saaz (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	49·2 Heller	30 Heller	19·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1364	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Kohle und Coaks	Ossegg und Ossegg II.	Traun Nettingsdorf Kirchdorf Kirchdorf*)	Einhaltung der für Kohle und Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		Heller 109·8 115·0 130·0 122·8	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Nur für Sendungen an die mit dem Industriegeleise in Kirchdorf verbundenen Etablissements.
				Nussdorf transit	Traun Nettingsdorf Kirchdorf Kirchdorf*)					75·8 81·0 96·0 88·8				
1365	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen à 5000 kg und 10.000 kg	Krakau	Burdujeni	bei 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 471		Im Kartirungswege		
						bei 10.000 kg				412				
1366	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Brüx (A.T.E) und Brüx (St.B.)	Gmunden Seebahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf den Salzkammergut-Seen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	53 kr. 106 Heller	Heller 100	6	Im Kartirungswege		
				Hrabovka transit	Ischl transit				48 kr. 96 Heller	85	11			
					Kammer				48 kr. 96 Heller	92	4			
1367	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien und Requisiten	Den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen und von Stationen der Theilstrecke Rakonitz — Pladen — Luditz und Protiwitz — Buchau der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	Luditz oder Marienbad	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Theilstrecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Theilstrecke als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. — 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1368	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Tabak (Roh- und Roll-), Tabakblätter, Tabakschrot, Tabakabfälle	Harburg U.E.	Krakau Podgorze-Plaszów und Podgorze-Bonarka	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896	526 Pfennige	519 Pfennige	7 Pfennige	Im Kartirungswege		
1369	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eisenbahn-Bau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	Den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	St. Pölten und Prinzersdorf	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Pielachthalbahn, bezw. für dieselbe bestimmt und an das Niederösterr. Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg; ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf das Niederösterr. Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1370	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Steinzeugwaaren, ordinäre	(siehe unten)										

Abänderung der Güterclassification des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband

(giltig vom 1. März 1896).

Mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897 erhält die Position 8—66 „Steinzeugwaaren" folgende geänderte Fassung:

Position	Artikel	Allgemeine Tarifclasse			Ausnahmetarife		
		in Quantitäten					
		unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg
8—66	**Steinzeugwaaren,** ordinäre, als: Pflastersteine, Platten und Fliesen, unglasirt, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen; ferner Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren (auch Drainröhren) und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen	II	A	C	—	4	—

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen hat der Absender das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1371	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Brünn St.E.G.	Ungar.-Ostra	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	52·0	44	8·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Bojkowitz				68·0	54	14·0			
					Bilnitz-Brumow				69·6	64	5·6			
					Vlarapass				69·6	66	3·6			
1372	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zerlegte Maschinen und Maschinentheile der Pos. E-7 der allgemeinen Güterclassification	Brünn St. E. G.	Gaya	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	29·2 kr.	19·5 kr.	9·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Empfänger laufenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Gaya tragen müssen, dass die Sendungen zur Vergrösserung einer Rollgerstefabrik in Gaya bestimmt sind und hiezu auch thatsächlich verwendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1373	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Staubkohle	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno und Střebichovic-Vinaric (auch Libušiner Schacht)	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897			Gebührenfreie Abwage auf der Strassenwaage				
1374	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bier, bei Aufgabe in heizbaren Bierwagen als Frachtgut	Hödnitz	Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Localverkehre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Ladung darf nur nach einer Station und für einen Empfänger bestimmt sein. — Unter Aufrechthaltung der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 ex 1895, Seite 1367, publicirten sonstigen Bedingungen für heizbare Güterwagen, bezw. der allgemein giltigen Tarifvorschriften	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif		Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1375	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Bizovac Breznica-Njemačka Josipovac-Kravice Koska Našice Normanci Bukovica Cacince Feričanci Miklós Orahovica Sušine-Gjurgjenovac	Budapest dunaparti teher p. u. Budapest Józsefváros	**Bei Verfrachtung eines jährlichen Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Bei Aufgabe von. resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende Juni 1898	Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3: Westungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3: Localtarife		Heller 87 96 85 93 96 90 96 99 101 96 101 100		Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche innerhalb drei Monaten nach Ablauf des Giltigkeitstermines an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abth. C III b) vorzulegen sind	Die für die Stationen Budapest dunaparti t. p. u. und Budapest Józsefváros publicirten nebenstehenden Frachtsätze sind, mit 6 Heller pro 100 kg erhöht, auch für die Stationen Budapest Lipotváros, Budapest nyugoti pályaudvar und Budapest Angyalföld giltig
				Bizovac Breznica-Njemačka Josipovac-Kravice Koska Našice Normanci Bukovica Cacince Feričanci Miklós Orahovica Sušine-Gjurgjenovac	Wien St.E.G., K.F.N.B. Wien Matzleinsdorf					143 152 141 149 146 146 135 137 140 137 140 143				
1376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag St.E.G.	Bechowitz (für P. H. Unter-Pocernic), Hohenmauth	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1887	Localtarif	Verschieden	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter, bezw. der auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 unter II b 3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle die Beförderung der Zeitungspackete in der Theilstrecke Prag (St.E.G.)—Chotzen mit Schnellzügen verlangt wird, erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: Bei Beförderung mit Schnellzügen 30 kr. pro Sendung. " " Personenzügen 20 kr. pro Sendung. Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von 5 kr. berechnet

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1377	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Pos. 8—59 der Güterclassification, Tarif-Theil I, für die österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Purbach-Schrems (k. k. St.)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	29·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Heller)	Zugestandener Frachtsatz (Heller)	Nachlass (Heller)	Art der Durchführung	13	14
1378	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Zsolna	a) Aufgabe in beliebigen Mengen, b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	a) und b) 315	a) 312 b) 268	a) 3 b) 47	Im Kartirungswege		
			Frachtgüter der Classe II						a) und b) 250	a) — b) 240	a) — b) 10			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
58	Nr. 28 vom 9. März 1897	694	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Bayer. Staatseisenbahnen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. Eisenbahnen	Dzieditz, Oderberg, Oświęcim	Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, St. Margrethen	Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Geltungsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden. Giltig ab 23. Juli 1897	

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazin in Pilsen sich im Laufe des III. Quartals 1897, das ist vom 1. Juli bis 30. September 1897, voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfeder-, Feilen-, Volutfeder-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die in das Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franko Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind, mit einer ordnungsmässig überschriebenen 50 (fünfzig) Kreuzer-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für den Ankauf von Altmaterial" **bis längstens 31. Juli 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. Wien, 22. Juli 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Juli 1897, womit für den Monat August 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Juli 1897, betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Wodňan-Moldauthein.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 8 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 23. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1896, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn von Wodňan nach Moldauthein bis zum 31. December 1898 erstreckt.

Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Juli 1897, Z. 11.213/1, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest mit Note vom 6. Juli 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 22. Juni 1897 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Székesfehérvár-Sárbogárd, deren Länge 38·083 km beträgt, dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens und mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass, da die neue Localbahn dem Betriebsnetze einer bereits dem Uebereinkommen unterstellten Betriebsunternehmung angehört, ihr Eintritt in den internationalen Betriebsdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen ist. Aus demselben Grunde findet eine Aenderung an der Liste der Eisenbahnen nicht statt.

Wien, am 19. Juli 1897.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichts- und Cassationshofes.

Die für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung errichteten Amtsstellen sind als Behörden im Sinne des Art. 5 des Gesetzes vom 17. December 1862, Nr. 8 R.-G.-Bl. ex 1863, anzusehen.

(Plenar-Entscheidung vom 10. November 1896, Z. 13.014.)

Josef O. hatte in einer Transportangelegenheit an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Wien ein Schreiben gerichtet, welches beleidigende Ausdrücke enthielt.

Ueber Ersuchen der genannten Betriebsdirection leitete das städtisch-delegirte Bezirksgericht Krems gegen Josef O. das Strafverfahren wegen §§ 491 und 492 St.-G. ein. Nach durchgeführter Hauptverhandlung sprach das Bezirksgericht Krems mit dem Urtheile vom 23. Mai 1896, Z. 642, den Josef O. gemäss § 269, Z. 3 Str.-Pr.-O., frei, indem es zwar erkannte, dass der Inhalt des Schreibens den Thatbestand des § 491 St.-G. involvire, aber annahm, die Betriebsdirection erfülle nicht den gesetzlichen Begriff einer Behörde, weil der Eisenbahnbetrieb nur ein wirthschaftliches Unternehmen des Staates, aber kein Regierungsgeschäft sei, und es bilde daher die gegen dieselbe gerichtete Schmähung kein nach Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1863 von Amtswegen zu verfolgendes Delict.

Die gegen den Freispruch vom öffentlichen Ankläger angemeldete Berufung wurde mit dem Urtheile des Kreisgerichtes Krems vom 16. Juli 1896, Z. 2395, zurückgewiesen.

Der Cassationshof erkannte über die von der Generalprocuratur erhobene Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes mit der Entscheidung vom 10. November 1896, Z. 13.014, zu Recht, dass durch die erwähnten Urtheile das Gesetz verletzt worden ist.

In der Begründung wird ausgeführt:

Dass eine bei einer öffentlichen Behörde überreichte Eingabe unter den Begriff einer „verbreiteten Schrift“ im Sinne des § 491 St.-G. fällt, wurde bereits in der Entscheidung des Cassationshofes vom 21. November 1877, Z. 8831, Samml. Nr. 163, anerkannt und bedarf keiner weiteren Erörterung.

Aber auch die Behördenqualität der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection ist nicht zu bezweifeln. Dem Begriffe einer Behörde entspricht jedes Organ der Staatsgewalt, welches dazu berufen ist, unter öffentlicher Autorität für die Realisirung der Zwecke des Staates, bezw. derjenigen Zwecke, deren Förderung zu den Aufgaben des Staates gehört, thätig zu sein. Zu den Aufgaben des Staates gehört aber neben den einen unmittelbaren Ausfluss der Staatshoheit bildenden Bethätigungen der gesetzgebenden, regierenden und richterlichen Gewalt auch die Verwaltung und Pflege der materiellen Kräfte und Zustände im Staate, die Staatswirthschaft im weiteren Sinne des Wortes, welche insbesondere auch die Sorge für den öffentlichen Verkehr und die öffentlichen Anstalten, insoweit sie die gemeine materielle Wohlfahrt der Nation fördern, sowie für die Grundbedingungen des nationalen Wohlstandes überhaupt im Ganzen und in ihren Theilen in sich begreift. Einen Zweig der staatlichen Volkswirthschaftspflege bildet die Sorge für die öffentlichen Verkehrswege (Land- und Wasserstrassen, Eisenbahnen, Telegraphen etc.).

Die Aufsicht über die öffentlichen Verkehrsanstalten obliegt dem Staate auch dann, wenn mit Bezug auf dieselben die Regalität nicht statuirt ist. Der Staat kann wohl an Privatgesellschaften die Herstellung von Eisenbahnen überlassen, aber er darf nie auf das Recht verzichten, diese wichtigsten Mittel des öffentlichen Verkehres, welche ihrer Natur nach ebenso wie z. B. die Post einen wesentlichen Bestandtheil der öffentlichen Wirthschaft bilden, an sich zu ziehen und selbst für die einschlägigen Interessen des Publicums zu sorgen. Diese Aufgabe erfüllt er durch den Eigenbetrieb am vollkommensten. Abgesehen davon ist auch zu erwägen, dass die vom Staate übernommenen und in dessen Eigenbetrieb befindlichen Eisenbahnen insofern einen Theil seines „werbenden Vermögens“ bilden, als sie für den Staat Einkünfte abwerfen, und dass deren Verwaltung somit auch die Finanzwirthschaft des Staates wesentlich beeinflusst. Es sind daher eminent öffentlich rechtliche Interessen, die durch den geregelten Eisenbahnbetrieb des Staates gewahrt werden, mag derselbe auch zunächst nur als ein wirthschaftliches Geschäftsunternehmen des Staates in Erscheinung treten. Daraus folgt aber, dass die mit dem Organisationsstatut der Staatseisenbahn-Verwaltung vom 23. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 103, dem Bereiche der Eisenbahn-Betriebsdirectionen zugewiesenen und von denselben gemäss der Kundmachung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, eingeführten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in allen wesentlichen Punkten an die Staatsbahn-Directionen übertragenen Geschäfte (§ 17 des Statutes) als Geschäfte der Regierung in Betracht kommen, da dieselben eine der Aufgaben des Staates erfüllen zu helfen bestimmt sind. Dies bringt das Organisationsstatut vom 19. Jänner 1896 auch damit zum Ausdruck, dass es im § 14 die Vorstände der dem Eisenbahnministerium untergeordneten Staatsbahn-Directionen unter die Staatsbeamten einreiht.

Es kann darum keinem Zweifel unterliegen, dass die gemäss Organisationsstatutes vom 23. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 103, bestandenen Eisenbahn-Betriebsdirectionen, insofern sie Geschäfte eines vom Staate an sich gezogenen Eisenbahnbetriebes verrichten, als öffentliche Behörden im Sinne des § 492 St.-G. anzusehen seien, und dass Beleidigungen derselben gemäss Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1863, amtswegiger Verfolgung unterliegen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Salzburg—Wörgl: Vergrösserung und Umgestaltung der Station Golling: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund der am 8. Juni Seitens der k. k. Landesregierung in Salzburg durchgeführten politischen Begehung für das Project der Vergrösserung und Umgestaltung der Station Golling der Linie Salzburg—Wörgl den Bauconsens unter Zurückweisung der Einwendungen der Steinacher'schen Erben ertheilt. [E.-M.-Z. 11.056/IV.]

Zweigbahn von Charwatetz nach Hospozin. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Franz Chroust in Libochovice vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Zweigbahn von der Projectsstation Charwatetz der Localbahn Jenšovic-Libochovic nach Hospozin im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 7530/I.]

Localbahn Winterberg-Wallern. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen und der Erörterung der Trassenfrage km 29·3—37·8 hinsichtlich des Detailprojectes der Localbahn Winterberg-Wallern sammt einer von der Station Eleonorenhain abzweigenden Schleppbahn in die Glasfabrik gleichen Namens auf den 2. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 11.127/I.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Hertine.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Hertine der Bielathalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 11.302/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Strecke Lana—Neustraschitz: Trockenlegung des Gewölbes im Tunnel, km 44·959—45·435.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Fortsetzung der Entwässerungsarbeiten zur Trockenlegung des Gewölbes im Tunnel, km 44·959—45·435, in der Strecke Lana—Neustraschitz ertheilt.

[E.-M.-Z. 11.311/IV.]

Wiener Localbahnen. (Bauherstellungen am Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegte Project über die Aufstellung einer Abortgruppe und für Wasserleitungsanlagen auf dem Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 10.932/IV.]

Localbahn Petrowitz-Karwin. (Variante km 4·5—5·3: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. Mai durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes der Variante km 4·5233—5·3033 der Localbahn Petrowitz-Karwin hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 9338/I.]

Projectirte Localbahn Wessely a/M.—Welka—österr.-ungar. Grenze. (Feststellung des Grenzübergangspunktes.) Die auf den 15. Juli anberaumt gewesene Amtshandlung betreffend Feststellung des Grenzübergangspunktes der Localbahn Wessely a/M.—Welka—österr.-ungar. Grenze ist entfallen. [E.-M.-Z. 10.722/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Gars.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Sigmundsherberg—Horn—Hadersdorf (L.B.) gelegenen Station „Gars“ wird vom 1. August an in „Gars-Thunau“ abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirtes schmalspuriges Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Projectsvorlage.) Die Budapester Direction der Vereinigten Elektricitäts-Actiengesellschaft hat dem kgl. ungar. Handelsminister das Project eines schmalspurigen Strassenbahnnetzes im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt, und zwar sowohl der donaulinks- als rechtsuferseitigen Stadtbezirke, vorgelegt. Das Project dieser Gesellschaft zerfällt in zwei Theile:

1. in ein ausgebreitetes (insgesammt 32·5 km langes) Netz von schmalspurigen elektrischen Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung;
2. in eine Adhäsionsbahn (eventuell combinirt mit Zahnradanwendung) für die Herstellung der kürzesten Verbindung von der Donau auf den Schwabenberg.

Der leitende Gedanke für die Initiirung des Projectes der Schmalspurbahn lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass die projectirende Gesellschaft in jenen Gassen der äusseren Stadtbezirke, in welchen durch locale Verhältnisse die Einführung normalspuriger Tramways unmöglich ist, ein System von elektrischen Verkehrsmitteln errichten will, welche eine rasche und wohlfeile Beförderung nach dem Centrum der Stadt und nach den Ofner Stadttheilen möglich machen. Zu diesem Zwecke soll eine Radiallinie von der Schwurplatzbrücke durch die Kossuth Lajos-Gasse oder durch eine Parallelstrasse derselben über den Karlsring durch die Wesselényigasse, Stadtwäldchen, Elisabethstrasse bis ans Ende dieser Strasse führen, und soll diese Linie auf der Ofner Seite an der Schwurplatzbrücke mit Benützung oder Umgehung des gegenüber der Kettenbrücke durch den Festungsberg führenden Tunnels durch die Wasserstadt im Stadt-Meierhof endigen. Nebst dieser Radiallinie soll eine ellipsische Ringbahn errichtet werden, welche sich zum grössten Theil in entsprechender Entfernung von der schon bestehenden Ringstrassenbahn bewegt, jedoch die ganze Leopoldstadt und innere Stadt durchquert, so dass die directe Verbindung des Leopoldringes mit dem Franzensringe hergestellt wäre. Zahlreiche Nebenlinien sollen den Verkehr der beiden Hauptverkehrsadern alimentiren. Das Project der Verbindung der Donau mit dem Schwabenberge stellt sich als eine fast directe Linie vom Ofner Brückenkopfe der Franz Josef-Brücke oder von der Schwurplatzbrücke mit Benützung des ganzen Istenhegyi-út dar, soll, je nachdem sich die Verhältnisse gestalten, normal- oder schmalspurig zur Ausführung gelangen und auf dem Schwabenberge bei der Station der Zahnradbahn oder bei der Kirche endigen. Die projectirende Gesellschaft verspricht, mittelst omnibusartiger Wagen, welche derart construirt würden, dass sie den gewöhnlichen Verkehr der betreffenden Strassen und Gassen nicht stören, eine rasche Verbindung nach jedem Punkte der Stadt herzustellen und für das ganze Netz einen einheitlichen wohlfeilen Tarifsatz festzustellen.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Miskolcz. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 10. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Ladislaus Halászy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der mit Elektricität betriebenen Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Miskolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1896) statt, und ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes.

Projectirte Localbahn Vinkovce-Zsupanje-Bosnyáke-Orasje. (Politisch-administrative Begehung.) Am 3. Juli fand unter Führung des Sectionsrathes Aladár Ehrenhöfer des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der bosnischen Landesregierung die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Vinkovce-Zsupanje (eventuell Bosnyáke)-Orasje (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 20) statt. Die projectirte Linie wird als Radiallinie von der Station Vinkovce der äussersten südlichen transversalen Grenzbahnlinie Sziszék—Szonja—Brod—Vinkovce—Mitrovicza—India—Zimony (Semlin) ausgehen und, an einem geeigneten Punkte die Save übersetzend, im Bereiche des Occupationsgebietes vorläufig bis Orasje führen, seinerzeit jedoch bis Dolnji-Tuzla verlängert werden. Gegen Norden findet dieselbe ihre Fortsetzung durch die Linie Vinkovce—Dalja und weiterhin im Bereiche des rechtsseitigen Donaugebietes durch die Linie Dalja—Eszék—Villány, ferner am linksseitigen durch die Linie Dalja—Erdöd—Gombos—Zombor und das beiderseitige an die genannten Endpunkte anschliessende Eisenbahnnetz.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Sonkolyos.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf deren Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal das zwischen den Stationen Rév und Brátka der Theilstrecke Nagyvárad—Kolozsvár nächst Sonkolyos gelegene Wächterhaus Nr. 175 als bedingungsweise Haltestelle „Sonkolyos“ eröffnet wurde.

— (Eröffnung der Haltestelle Zabna-Tisza.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad das zwischen den Stationen Csantavér und Bács-Topolya der Theilstrecke Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ujvidék (Neusatz) nächst Zabna-Tisza gelegene Wächterhaus Nr. 129 als bedingungsweise Haltestelle „Zabna-Tisza“ eröffnet wurde.

— (Aenderung des Stationsnamens Ludány auf „Nyitra-Ludány“.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Stationsname Ludány der Linie Tótmegyer—Ludány—Nagy-Bélicz auf „Nyitra-Ludány“ abgeändert wurde.

— (Aenderung des Stationsnamens Széchény auf „Vas-Széchény".) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Stationsname Széchény der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Széchény-Rum auf „Vas-Széchény" abgeändert wurde.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Eilzugsanschluss in der Station Fonyód der Linie Budapest—Pragerhof.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass der Zugsverkehr der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnlinie Kaposvár—Fonyód-Fürdö-Telep der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen dahin abgeändert wurde, dass deren Züge directen Anschluss an die auf der Linie Budapest—Fonyód—Kanizsa—Pragerhof verkehrenden Eilzüge finden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Errichtung einer Kohlenagentie in Budapest.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat mit 1. Juli den Vertrieb ihrer Bergwerksproducte in eigene Regie übernommen und aus diesem Anlasse in Budapest unter ihrer Firma eine Agentie speciell nur für den Kohlenverschleiss errichtet.

Ungarisch - croatische Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Ausdehnung der Schiffscourse.) Die Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Gesellschaft in Fiume hat mit 14. Juli bei Gelegenheit der Neuorganisirung des dalmatinischen Dienstes

1. eine für den Personen- und Frachtenverkehr eingerichtete Linie Fiume—Novigrad—Obrovacz eröffnet und wird
2. im August eine wöchentliche Schnellfahrtlinie Fiume—Gravosa für den Personenverkehr etabliren.

Die vorläufig zweimal in der Woche von Fiume aus in Cours gesetzten Schiffe der Linie 1 verkehren: Zénj (Zengg), Bescanuova, Arbe, San-Giorgio, Starigrad, Stinica, Jablanac, Carlobago, Pago, Castelvenier und Novigrad anlaufend bis Obrovacz; für den Dienst der Linie 2: Fiume—Cattaro—Gravosa, welcher am 3. August beginnt, ist der gesellschaftliche Eildampfer „Pannonia" bestimmt, welcher auch die Post befördern wird. Die Bestimmung der in diesen Schiffscours einzubeziehenden Häfen wird demnächst erfolgen.

Verschiedene Mittheilungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Procuraertheilung.) Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat dem mit der Leitung der Directionsgeschäfte betrauten Generalinspector Hermann Rosche die gesellschaftliche Procura ertheilt. Derselbe erscheint sohin auf Grund der erfolgten Eintragung im Handelsregister legitimirt, die gesellschaftliche Firma collectiv mit einem Mitgliede des Verwaltungsrathes, jedoch mit dem Beisatze per procura, zu zeichnen. [E.-M.-Z. 10.939/I.]

Ungarische Westbahn. (Neuconstituirung der Direction.) In der der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Westbahn vom 27. März nachfolgenden Directionssitzung wurden Ministerialrath Carl Ritter von Fackh zum Präsidenten und Koloman Jálics zum Vicepräsidenten der Direction für die Dauer eines Jahres gewählt. [E.-M.-Z. 5986/I.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Generalversammlung.) Am 4. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Wenzel Hübsch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Ladislaus Miller die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Zwittau-Polička statt. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes, welcher den Zeitraum seit der Constituirung der Gesellschaft, d. i. vom 10. September 1896 bis Ende vorigen Jahres umfasst, gibt bekannt, dass der Betrieb der Localbahn, welche eine Betriebslänge von 19·306 km hat, während der ersten Betriebsperiode, d. i. vom 15. September bis Ende December vorigen Jahres, ein Reinerträgniss von 651·80 fl. geliefert hat. Der aus dem Titel der Staatsgarantie gestellte Anspruch beläuft sich auf 4674·45 fl. Die Erträgnisse des Personenverkehres erscheinen mit 3671·34 fl., die des Frachtenverkehres mit 4725·91 fl. ausgewiesen. Die eigentlichen Betriebsausgaben stellten sich auf 7716·10 fl. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Zu Verwaltungsräthen wurden Advocat Dr. Wenzel Hübsch, Stadtrath Josef F. Thanabauer, Bürgermeister Johann Budig und Fabriksbesitzer Julius Strakele wiedergewählt. Seitens der Regierung ist Generalsecretär Dr. Siegfried Werner, Seitens der Stadt Polička Stadtrath Johann Nebuda in den Verwaltungsrath entsendet worden.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 8. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Wilhelm von Lindheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Emil Ritter Krticzka von Jaden die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn statt. Bei derselben waren 16 Actionäre erschienen, welche 3250 Actien mit 130 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1896 auf den Gesellschaftslinien 720.970 Personen (gegen 733.319) und 168.154 t Güter (gegen 159.359 t) befördert. Die Bruttoeinnahmen der Hauptlinie betrugen 344.815 fl., der Kamnitzthalbahn 19.149·70 fl., zusammen 363.965 (gegen 360.660 fl.), die Betriebsausgaben der Hauptlinie 144.088 fl., der Kamnitzthalbahn 23.280 fl., zusammen 196.597 fl. (gegen 188.063 fl.). Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 45·98 pCt., gegen 47·86 pCt. Mehrverfrachtungen fanden insbesondere im Viehverkehre und in Baumaterialien statt. Die Kamnitzthalbahn wies einen Abgang von 4130 fl. (gegen 6978 fl.) aus, nachdem sich die Einnahmen zwar um 951 fl. verminderten, dagegen auch die Ausgaben um 3769·5 fl. zurückgingen. Der Reinertrag der gesellschaftlichen Linien bezifferte sich mit 57.582 fl. (+ 8534 fl.). Zur Verfügung der Generalversammlung standen inclusive des Gewinnvortrages per 18.741 fl. 76.322 fl. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes wurde einstimmig beschlossen, den Betrag von 52.290 fl. zur Zahlung einer 5percent. Dividende an die Prioritätsactien (10 fl. per Actie) zu verwenden und den Rest per 24.032 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Auf die Stammactien lit. A und B entfiel keine Dividende. Der Verwaltungsbericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die Entlohnung des Executivcomité pro 1897 wurde mit 1500 fl. festgesetzt, ferner wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, die Kosten der im Jahre 1896 ausgeführten Erweiterungsbauten per 31.345 fl. nach eingeholter staatlicher Genehmigung durch Ausgabe von neuen Titres bei Gelegenheit einer grösseren Emission und bis dahin vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld zu bedecken. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Wilhelm von Lindheim, Dr. Carl Freiherr von Offermann, Wilhelm Riedl und Dr. Ignaz Wien wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Hofrath S. Ritter von Hahn zum Präsidenten und Wilhelm von Lindheim zum Vicepräsidenten, sowie die bisherigen Mitglieder des Executivcomité wiedergewählt. [E.-M.-Z. 9057/I.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Juli d. J. die mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Staatsbahn-Directoren in der sechsten Rangsclasse der Staatsbeamten Jaroslav Khittel, Jaromir Tuček und Wilhelm von Drathschmidt, und zwar letzteren ad personam, zu Staatsbahn-Directoren in der fünften Rangsclasse der Staatsbeamten unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Hofrathes an dieselben allergnädigst zu ernennen geruht.

Guttenberg m. p.

Der Eisenbahnminister hat den Sanitätsconsulenten der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, M. Dr. Hugo Ritter von Britto, unter gleichzeitiger Ernennung zum Inspector der Oesterr. Staatsbahnen zur Dienstleistung beim Eisenbahnministerium einberufen und daselbst dem Departement 5 für Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten mit der Bestimmung als Stellvertreter des k. k. Obersanitätsrathes Dr. Friedrich Gauster zugewiesen. [E.-M.-Z. 2201.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtsatz-Aenderungen.

Für die nachbezeichneten Stationen treten am 1. August 1897 an Stelle der auf Seite 131—136 des Nachtrages III zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 enthaltenen Schnittsätze der allgemeinen Wagenladungsclassen A und B (ausnahmlich der für Gewebe von Wolle u. s. w. giltigen) die folgenden Schnittsätze in Kraft:

Schnittsätze nördlich von Italien		Allgemeine Classen A 5 t	Allgemeine Classen B 10 t
		Franken für die Tonne	
Augsburg	Pino	48·10	42·20
	Chiasso	51·80	45·50
	Peri	40·70	34·70
Bamberg	Pino	64·30	56·60
	Chiasso	68·—	59·90
	Peri	57·30	49 50
Bayreuth	Pino	66·90	58·90
	Chiasso	70·60	62·20
	Peri	57·50	49·60
Eger (Bayer. St.B.)	Pino	71·40	62·90
	Chiasso	75·10	66·20
	Peri	57·50	49·70
Hof (Bayer. St.B.)	Pino	72·90	64·20
	Chiasso	76·60	67·50
	Peri	58·—	52·20
Lichtenfels (Bayer. St.B.)	Pino	67·—	59·—
	Chiasso	70·70	62·30
	Peri	58·—	51·80
München (Centralbhf.)	Pino	50·40	44·20
	Chiasso	54·10	47·50
	Peri	36·—	30·50
München (Ostbahnhof)	Pino	50·90	44·60
	Chiasso	54·60	47·90
	Peri	35·20	29·80
München (Südbahnhof)	Pino	50·50	44·30
	Chiasso	54·20	47·60
	Peri	35·60	30·10
Nürnberg (Centralbhf.)	Pino	59·10	51·90
	Chiasso	62·80	55·20
	Peri	52·10	44·80
Nürnberg (Ostbahnhof)	Pino	59·40	52·20
	Chiasso	63·10	55·50
	Peri	52·40	45·10

Zu streichen sind mit Giltigkeit vom 1. August 1897:

a) auf Seite 131 der Schnittsatz Augsburg — Peri (Classe B) von 35·96 (1);

b) auf Seite 135 die Schnittsätze München C.B.—Peri (Classe A und B) von 36·24 (3) und 32·24 (3).

Wien, am 17. Juli 1897. [506]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Theil II, Heft 1.

Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 27 für Zucker aller Art zum See-Exporte im Kartirungswege.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897 gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 27 für Zucker aller Art zum See-Exporte im Kartirungswege in dem Falle zur Anwendung, bezw. es werden diese Frachtsätze bereits bei der Auflieferung berechnet, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Ausfuhr durch Deutschland bestimmt und denselben die erforderlichen Zollpapiere beigegeben sind.

Die im bezeichneten Tarife hinsichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 27 enthaltenen Bestimmungen finden demnach auf „Zucker zum See-Export" nur insoweit Anwendung, als den betreffenden Frachtbriefen die fraglichen Zollpapiere nicht beigefügt sind.

Wien, am 19. Juli 1897. [507]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Ausgabe von Fahrscheinheften von Karlsbad nach Bucarest und Constantinopel über Komotau—Saaz, Prag—Brünn, Wien—Predeal und Verciorova.

Die auf Seite 5 des I. Nachtrages vom 1. Juni 1897 zum Tarife vom 1. Februar 1897 für den directen Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Personen- und Gepäcksverkehr vorgesehenen Fahrscheinhefte von Bucarest und Constantinopel nach Karlsbad werden über die gleichen Routen auch in umgekehrter Richtung, das ist von Karlsbad nach Bucarest und Constantinopel zu den im vorerwähnten Tarife enthaltenen Fahrpreisen ausgegeben.

Wien, am 20. Juli 1897. [508]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände tr., Theil II, vom 20. August 1892. (Nachtrag VII.) Am 1. August gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für mehrere neuaufgenommene Stationen.

Saarkohlenverkehr. (Tarif Nr. 8 a vom 1. Juli 1897.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1897 gelangte ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen in Sonderzügen nach München (Saarkohlentarif Nr. 8 a) zur Einführung, welcher an Interessenten, soweit der Vorrath reicht, durch das Materialdepot unentgeltlich abgegeben wird.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1896 wird hiedurch aufgehoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1379	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen	Ruttka	Oderberg	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Localtarif	46 Heller	36 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Für die in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet
1380	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Presslinge, d. i. Rückstände von der Arachiden-, Ricinus- und Sesamöl-Fabrikation, auch zerkleinert (Mehl)	Triest	Kufstein transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Verschieden	21·33 Francs pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									Centimes pro 100 kg					
					Bregenz transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Aufgabe gelangen		Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	255	233	22	Kartirung		
					Buchs transit				255	233	22			
					St. Margarethen transit				256	246	10			
1381	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlproducte	Trautmannsdorf	Wien Donaubahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif und Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	42·8 Heller	31·8 Heller	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse oder Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, bei der Direction der Staatseisenbahn-Gesellschaft bis spätestens Ende März 1898	
					Wien Lagerhaus				36·8 Heller	25·8 Heller	11 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1382	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit via Wildenschwert		Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Schnittfrachtsätze für Kalk-Podol, Prachovic und Kostelec-Vižec der Gruppe B 4 des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Kattowitz nach Stationen der Oe.N.W.B. etc., giltig v. 1. Jänner 1892, bez. Nachtrag III hiezu	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
					Kalk-Podol				50·9	46·1	4·8			
					Prachovic				50·5	45·7	4·8			
					Kostelec-Vižec				49·3	44·5	4·8			
1383	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1		Eger loco und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		In die gegenwärtige Publication erscheint die in Nr. 29 dieses Blattes vom 11. März 1897 unter fortlaufender Nr. 710 publicirte Tarifermässigung einbezogen
				Beraun					30 kr. 60 Heller	46	14			
				Karlstein					31 kr. 62 Heller	48	14			
				Schüttenhofen					31 kr. 62 Heller	48	14			
1384	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vide Tabelle		Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 25. Juli 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Sätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark — Die im vorgenannten Tarife für den Verkehr von Neumarkt-Tramin enthaltenen Frachtsätze, erhöht um folgende Anstossbeträge: Abtheilung I	II	III	IV
Trient (Trento), Station der Südbahn-Gesellschaft	1. Herbatzhofen, Hergatz, Oberreitenau, Oberstaufen	ad 1. 0·18	0·12	0·18	0·10
	2. Kellmünz, Memmingen	ad 2. 0·20	0·18	0·18	0·10
	3. Kempten	ad 3. 0·18	0·18	0·18	0·10
	4. Den übrigen in dem Ausnahmetarif 3 enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	ad 4. 0·20	0·18	0·20	0·12

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
59	Nr. 55 vom 13. Mai 1897	1030	Oesterr. Nordwestbahn	St.E.G. und K.F.N.B.	Palmkernöl	Aussig St.E.G. und Schreckenstein Oe.N.W.B. Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein Oe.N.W.B.	Wien St.E.G. und K.F.N.B. Wien Oe.N.W.B.	Die gleiche Frachtbegünstigung gilt vom dritten Tage nach erfolgter Publication auch für die Artikel „Palmöl" und „Cocosnussöl"	

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, im heurigen Jahre den **Bau eines Wohngebäudes für Beamte und Diener der Station Imst** am linken Innufer, vis-à-vis der Station Imst, in Angriff zu nehmen und im gleichen Jahre noch unter Dach zu bringen.

Das Hauptgebäude ist einstöckig, ganz gekellert, mit einer verbauten Fläche von 300 m², das Fundament ist aus Bruchstein in Cementkalkmörtel, das aufgehende Mauerwerk aus Ziegelmauerwerk in Weisskalkmörtel herzustellen, das Dach mit Falzziegeln einzudecken.

Hiezu kommt noch eine gemauerte Waschküche mit 25·5 m² verbauter Fläche und eventuell die Herstellung der Canalisirung, einer circa 140 m langen Wasserleitung aus 0·03 m weiten Röhren nebst einem Auslaufbrunnen und Herstellung der Einfriedung mit Theer und Gehthüre.

Die Offerenten werden ersucht, die Offerte bis spätestens **9. August l. J., Mittags 12 Uhr,** beim Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzureichen und sich dabei über den bei der Directionscassa erfolgten Erlag eines Vadiums von 1200 fl. ö. W. auszuweisen. Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck stattfinden und sind die Offerenten berechtigt, derselben beizuwohnen.

Alle Behelfe, als: Pläne, Bedingnisse, Masse etc. nebst den Formularien für die Offertstellung können bei der Directionsabtheilung für Bau und Bahnerhaltung Innsbruck, Rudolfstrasse Nr. 3, III. Stock (an Wochentagen von 8—12 und 3—5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags), eingesehen werden.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations-Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg im Laufe des zweiten Quartals rückgewonnene Altmaterialien, als: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w. gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen Przemyśl, Lemberg und Stryj erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterialausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franko derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmaterial derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind in versiegeltem und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien" versehenem Couvert **längstens bis 2. August 1897, Mittags 12 Uhr,** bei der gefertigten Staatsbahn-Direction einzureichen; gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der hierortigen Directionscasse ein Baarvadium in der Höhe von 10 Percent der offerirten Kaufsumme zu erlegen. Nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 Gulden Kaufschillingsumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden.

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 3. August um 10 Uhr Vormittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die Offerte nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Lemberg, am 16. Juli 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Mähr.-Schönberg und im Heizhause Jägerndorf lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Eisenblech, Guss-, Pausch- und Zerreneisen, Bohr- und Drehspäne, Stahl, Tyres, Bruch- und Plattenkupfer, Bruchmessing, Kupfer- und Rothgussspäne, Bruchzink, Abfälle von Kautschukwaaren. Ferner gelangt in Hodolein eine Strassenbrückenwaage und in Olmütz k.k.St.B. vier Felder Brückenconstructionen zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der unterfertigten k. k. Staatbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterial-Ankauf" bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 2. August l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, am 20. Juli 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 24. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 15. Juli 1897,*) betreffend die Eröffnung von Nachtragscrediten zum Staatsvoranschlage und zum Investitionspräliminare für das Jahr 1897.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Zur Bedeckung mehrerer im Finanzgesetze für das Jahr 1897 nicht vorgesehenen Auslagen werden folgende Nachtragscredite bewilligt:

I. Zum Staatsvoranschlage.

. . . .

XII. Eisenbahnministerium.

Capitel 28, Titel 3.

Central-Wagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen.

B. Verwaltungsauslagen.

Diurnen.
Ordentliches Erforderniss . . . . 7.300 fl.

Staatseisenbahnbau.

Bau der Linie Stanislau—Woronienka.
Auslagen für Mehrarbeiten.
Ausserordentliches Erforderniss . . . . 150.000 fl.

Titel 5, § 1.

Staatseisenbahnbetrieb.

f) Sonstige Betriebsauslagen.
Sachliche Betriebserfordernisse.
Miethzinse und Erhaltung gemietheter Locale.
Ordentliches Erforderniss . . . . 16.000 fl.

Summe . . . 173.300 fl.

. . . .

*) Enthalten in dem am 22. Juli 1897 ausgegebenen LXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 169.

II. Zum Investitionspräliminare.

D. Handelsministerium.

Betrieb der Lagerhäuser in Triest:
Erweiterung der Triester Lagerhausanlage . . . . 165.000 fl.

Artikel II.

Die im Artikel I bewilligten ausserordentlichen Credite und der zum Investitionspräliminare bewilligte Credit per 165.000 fl., ferner die unter X A, Capitel 10, Titel 3, und Capitel 11, Titel 12, bewilligten ordentlichen Credite per 300.000 fl., bezw. per 8000 fl. können bis 31. December 1898, die übrigen ordentlichen Credite bis 31. December 1897 verwendet werden.

. . . .

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

Wien, am 15. Juli 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.	**Welsersheimb** m. p.	**Gautsch** m. p.
Biliński m. p.	**Ledebur** m. p.	**Gleispach** m. p.
Glanz m. p.	**Rittner** m. p.	**Guttenberg** m. p.

PROTOKOLL

über die

am 26. Mai 1897 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers k. und k. Feldmarschall-Lieutenants **Emil Ritter von Guttenberg.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Gottfried Bacher,
Dr. Max Wladimir Ritter v. Beck,
Johann Benussi,
Lazar Bloch,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Boschan,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Josef Edler v. Burgstaller-Bidischini,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Moriz Dattner,
Bernhard Demmer,
Alfred Deutsch,
Franz Endres,
Dr. Wilhelm Franz Exner,
Dr. Josef Fořt,
Dr. Peter Anton Gambini,
Biaggio Cav. de Giulli,
Julius Ritter v. Gomperz,
August Ritter v. Gorayski,
Josef Gregor,
Josef Gröger,
Dr. Josef Grus,
Ladislaus Gubrynowicz,
Max Ritter v. Gutmann,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter v. Hahn,
Carl Hillinger Ritter v. Traunwald,
Ernest Holzer,
Gottfried Hüttemann,
Otto Huber,
Heinrich Ritter v. Jarsch,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kaftan,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Alfred Ritter v. Lindheim,
Carl Luckmann,
Max Mauthner,
Max Ritter v. Mersi,
Johann Murnik,
Emil Edler v. Naswetter,
Dr. Arthur Nimhin,
Franz Obratschai,
Moriz Orel,
Dr. Thaddäus Pilat,
Franz Pirko,
Heinrich Pollitzer,
Ernest Rathausky,
Dr. Friedrich Freiherr v. Raymond,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl v. Riedenstein,
Franz Freiherr v. Ringhoffer,
Dr. Mauriz Ritter v. Roessler,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Gottfried Schenker,
Gustav Ritter v. Schoeller,
Carl Seydel,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz,
Eugen Freiherr v. Styrcea,
Sigismund Szancer,
Paul Welponer,
Philipp Wertheimer,
Alfons Ritter v. Widmann-Staffelfeld,
Kasimir Zaleski,
Friedrich Zechner.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Hermann Hueber,
Heinrich Leminger,
Dr. Friedrich Nitsche,
Theodor Rhomberg,
Johann B. Schmarda.

Von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums, die Herren:

K. k. Sectionschef **Dr. Heinrich Ritter v. Wittek,** Excellenz,
k. k. Sectionschef **Dr. Franz Liharzik,**
k. k. Ministerialrath **Dr. Josef Ritter v. Küchler,**
k. k. Ministerialrath **Dr. Max Freiherr v. Buschman,**
k. k. Ministerialrath **Dr. Ferdinand Zehetner,**
k. k. Ministerialrath **Hans Kargl,**
k. k Ministerialrath **Gustav Gerstel,**
k k. Ministerialrath Alois **Stanĕ,**
k. k. Hofrath **Dr. Victor Röll,**
k. k. Regierungsrath **Eduard Seling,**
kaiserlicher Rath **Arnold Bardas.**

Als Schriftführer:

Ministerial-Vicesecretär **Dr. Albert Ritter v. Ostheim.**

Tagesordnung:

1. Wahl von drei ständigen Ausschüssen für die Dauer der Functionsperiode für
 a) allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten,
 b) Verkehrs- und Fahrordnungs-Angelegenheiten,
 c) commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes;
2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1897/98;
3. Antrag des Mitgliedes Alexander Adler betreffend Gleichstellung des Tarifes für Kunstdünger auf den westlichen Linien mit dem auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehenden;
4. Anträge des Mitgliedes Carl Graf Belrupt-Tissac:
 a) wegen Rückversetzung der Relation Bregenz—Dornbirn aus der zweiten in die erste Zone,
 b) wegen ausgiebiger Ermässigung der Tarife für Kunstdünger;
5. Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch betreffend Einlegung eines Schnell- und eines Personenzugspaares auf der Linie Brody—Krasne und Einstellung von directen Wagen dritter Classe bei allen fahrplanmässig Personen führenden Zügen dieser Strecke;
6. Anträge des Mitgliedes Gottlieb Bondy:
 a) betreffend Herstellung eines entsprechenden Warteraumes in der Haltestelle Pisek,
 b) betreffend Abänderung der Fahrordnungen für die Linien Protivin—Zditz, Ražice—Tabor und Wodňan—Prachatitz;
6. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess:
 a) betreffend Einführung von Permanenzkarten dritter Classe auf den Linien der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft,
 b) betreffend Gleichstellung von inländischem Dachschiefer mit den Producten der Cement-Industrie hinsichtlich der Tarifirung und Aufhebung der Bestimmung der Berechnung nach dem Ladegewichte bei diesem Artikel;
8. Antrag der Mitglieder Wilhelm Briess und Max Mauthner betreffend Erstellung billiger Exporttarife für Malz auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen und Seitens der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
9. Anträge des Mitgliedes Ludwig Christ:
 a) wegen Weiterführung der Züge 601 und 602 auf der Strecke Neumarkt-Kallham—Simbach;
 b) wegen Anschluss der Züge 126 und 127 der Strecke Simbach—München an die Züge 601 und 602;
10. Anträge des Mitgliedes Moriz Dattner:
 a) betreffend den Bau von Wächterhäusern auf der Strecke Podgórze-Płaszów—Skawina—Sucha,
 b) wegen Weiterführung des Zuges 25/1018 der Strecke Krakau—Sucha bis Mszana dolna,
 c) betreffend Anwendung des Durchrechnungstarifes bei ganzen Wagenladungen zwischen den Stationen der galizischen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
11. Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Franz Exner betreffend Verwendung von inländischem Werkholz in den Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der österreichischen Privatbahnen wie auch in den Waggonfabriken;
12. Antrag des Mitgliedes Julius Ritter von Gomperz betreffend Früherlegung des Zuges 2708 und Späterlegung des Zuges 2707 der Strecke Brünn—Vlarapass;
13. Anträge des Mitgliedes Josef Gröger:
 a) betreffend Errichtung einer Station in Neu-Putschirn-Maierhöfen der Strecke Chodau—Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn anlässlich des Baues des zweiten Geleises,
 b) betreffend Späterlegung des Zuges Nr. 10 Eger—Prag der Buschtěhrader Eisenbahn,
 c) betreffend Früherlegung der aus der Schweiz, von Paris und Frankfurt um 11 Uhr 7 Minuten in Markt-Redwitz eintreffenden Schnellzüge und Herstellung eines Anschlusses an dieselben bis Karlsbad,
 d) Ausdehnung des ab 1. April 1897 auf den Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen eingeführten ermässigten preussischen Rohstofftarifes auf die Braun- und Steinkohle aus Oesterreich;
14. Antrag des Mitgliedes Dr. Josef Grus betreffend Tarifirung von Thomas-Schlackenmehl nach Ausnahmetarif II bei 10.000 Kilogramm und nach Ausnahmetarif I bei 5000 Kilogramm auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Gewährung analoger Tarifsätze Seitens der österreichischen Privatbahnen;
15. Antrag der Mitglieder Ladislaus Gubrynowicz und Ignaz Russmann betreffend Verlegung und Beschleunigung der Züge 3 und 4 Wien—Lemberg;
16. Antrag des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter von Traunwald betreffend Herstellung eines Frachtenmagazins sammt Laderampe in der Station Ebenstein im Laufe des Jahres 1897;
17. Antrag des Mitgliedes Gottfried Hüttemann betreffend die Ausdehnung des Exporttarifes, bezw. Ausnahmetarifes 9 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf Kohle und Einführung eines gleichen Tarifes für den Braunkohlenexport nach Deutschland auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn;
18. Anträge des Mitgliedes Johann Kaftan:
 a) betreffend Reconstruction des Kaiser Franz Josef-Bahnhofes in Prag und des Rangirbahnhofes in Nusle, sowie elektrische Beleuchtung dieser beiden Bahnhöfe,
 b) betreffend Herstellung eines Local-Frühschnellzuges von Prag nach Wien auf der Linie der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Bahn;

19. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek:
a) betreffend Ausscheidung gedörrter oder getrockneter Rübenschnitze aus jenen Artikeln, bei welchen die Fracht nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens berechnet wird,
b) betreffend Aenderung der Tarifirung des Artikels „Hopfen" bei Quantitäten unter 5000 Kilogramm,
c) betreffend Zusammenstellung der Gebühren für Avisirung von Gütern durch Boten und Aufnahme derselben in den Localgütertarif,
d) betreffend Neuauflage der Gütertarife der Buschtěhrader Eisenbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn;

20. Anträge des Mitgliedes Anton Carl Lemach:
a) betreffend Erstellung eines beschleunigten Personen- oder Schnellzuges von Ziegenhals über Jägerndorf—Troppau nach Schönbrunn zum Anschlusse an Zug Nr. 6 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie eines entsprechenden Gegenzuges und eines entsprechenden Zuges von Olmütz nach Jägerndorf und vice versa zum Anschlusse an die erstgenannten,
b) betreffend Aenderung der Fahrordnung zwischen Troppau und Würbenthal behufs Abkürzung des Aufenthaltes in Erbersdorf für die von Troppau und Jägerndorf kommenden Reisenden,
c) betreffend Avisirung von Bahnfrachtsendungen an die Ordre des auf dem Frachtbriefe angegebenen Empfängers;

21. Antrag des Mitgliedes Franz Obratschai betreffend Anwendung der auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Kunstdünger bestehenden Frachtsätze auch auf den westlichen Linien und Einführung derselben Seitens der österreichischen Privatbahnen;

22. Antrag des Mitgliedes Dr. Alexander Peez betreffend Ueberprüfung des Ausnahmetarifes III;

23. Anträge des Mitgliedes Ernst Rathausky:
a) betreffend Erweiterung und Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes der Station Graz Staatsbahnhof;
b) betreffend Errichtung eines Frachtenmagazins in der Station Lassnitz der Strecke Graz—Fehring,
c) betreffend Abänderung der Winterfahrordnung 1897/98 für die Strecke Graz—Fehring;

24. Anträge des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher:
a) betreffend Erstellung möglichst billiger Tarife für Kunstdünger auf allen österreichischen Eisenbahnen,
b) betreffend Verbilligung der Tarifsätze für die Ausfuhr von Obst,
c) betreffend Wiedereinführung der Beförderung von Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft theils als Eilgut, theils als Frachtgut;

25. Antrag des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ betreffend die Beheizung der Personenwagen nach Massgabe des thatsächlichen Bedürfnisses;

26. Anträge des Mitgliedes Anton Schumacher:
a) betreffend Anhalten des Zuges 11 in der Haltestelle Rattenberg im unteren Innthal,
b) betreffend Führung eines Tagesschnellzuges Triest—Innsbruck über Tarvis und vice versa,
c) betreffend Erstellung eines zweiten Tagesschnellzuges von München über den Brenner nach Mailand und vice versa;

27. Anträge des Mitgliedes Carl Seydel:
a) dass die Tarife für künstliche Düngemittel auf den westlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und bei den österreichischen Privatbahnen jenen auf den östlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und auf den Ungarischen Staatsbahnen gleichgestellt werden sollen,
b) dass bei Uebergang eines Wagens auf andere Bahnen ein einheitlicher, nach der Gesammtlänge der zurückgelegten Strecke bemessener Einheitstarif zur Anwendung komme,
c) dass Chilisalpeter und schwefelsaures Ammoniak für Düngezwecke nach dem gleichen Tarifsatze wie andere Kunstdüngemittel befördert werden,
d) dass sowohl bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen als bei den österreichischen Privatbahnen nach allen Exportrichtungen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenproducte Ausnahmetarife geschaffen werden;

28. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:
a) betreffend Umänderung der Bezeichnung der Station „Seekirchen" in „Seekirchen-Mattsee",
b) betreffend Erweiterung des Staatsbahnhofes in Salzburg,
c) betreffend Ausgestaltung der Haltestelle „Hallwang-Elixhausen" zu einer Frachtenstation,
d) betreffend Anhalten der Personen- und Postzüge bei Wächterhaus Nr. 364 bei Köstendorf,
e) betreffend Anhalten und bedingter Passagieraufnahme in der Station „Eben" bei Zug 2201,
f) betreffend Anhalten der Züge 107 und 108 in Hallein vom Juni oder Juli 1897 angefangen,
g) betreffend Herabsetzung der Frachtsätze für Rundholz im Localverkehre und Erhöhung der Frachtsätze für nach Deutschland bestimmtes Rundholz,
h) betreffend Verwendung von reinen, säurefreien, gedeckten Wagen für Verladung von Zinkblech in losen Tafeln oder in Rahmen;

29. Anträge des Mitgliedes Eugen Freiherrn von Styrcea:
a) betreffend Erweiterung der Geleiseanlagen und der Personen-Warteräume in der Station Hliboka noch im Laufe des Jahres 1897,
b) betreffend Abkürzung des Aufenthaltes der Züge 2653/2753 und 2754/2654 der Strecke Hliboka—Karapcziu—Czudin in der Station „Karapcziu";

30. Anträge des Mitgliedes Alphons Ritter von Widmann-Staffelfeld:
a) betreffend Anhalten des Schnellzuges 4 auf der Strecke Bozen—Ala in den Haltestellen „Leiters" und „Margreid",
b) betreffend Führung des sogenannten „Bozner Marktzuges" täglich, allenfalls mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, von Trient nach Bozen.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Hochverehrte Herren!

Seine Majestät unser allergnädigster Herr und Kaiser haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. ein neues Statut für den dem Eisenbahnministerium beizugebenden Staatseisenbahnrath zu genehmigen geruht, und ist die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrathes die erste, welche auf Grund dieses neuen Statutes stattfindet.

Ich gestatte mir, die zu derselben erschienenen Herren, unter denen ich zu meiner besonderen Freude viele, die schon früher dieser Körperschaft angehörten, wieder finde, auf das wärmste zu begrüssen und dem Wunsche Ausdruck zu verleihen, dass die Ergebnisse der Verhandlungen des neuen Staatseisenbahnrathes und die aus seinem Schosse hervorgehenden Anregungen stets dazu beitragen mögen, das österreichische Eisenbahnwesen in der nachhaltigsten Weise zu fördern.

Der Wirkungskreis des neuen Staatseisenbahnrathes hat gegenüber demjenigen der nach dem früheren

Organisationsstatute bestandenen gleichen Körperschaft nur insoweit eine Aenderung erfahren, als eine solche durch die in dem neuen Organisationsstatute der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896 für die leitenden Eisenbahnbehörden festgesetzte Abgrenzung der Competenzen bedingt war.

Dagegen hat die Zusammensetzung der geehrten Körperschaft, wie den Herren bekannt, dadurch eine wesentliche Erweiterung erfahren, dass einer für die Urproduction Oesterreichs besonders wichtigen Interessentengruppe, nämlich derjenigen des Bergbaues, eine abgesonderte Vertretung im Staatseisenbahnrathe eingeräumt wurde, dergestalt, dass die hervorragendsten montanistischen Fachvereine zusammen sechs Vertreter in den Staatseisenbahnrath entsenden.

Eine Reihe anderer aus verschiedenen Interessentenkreisen stammenden Bestrebungen um Erlangung gleichfalls einer directen und abgesonderten Vertretung im Staatseisenbahnrathe konnte von der Regierung nicht entsprochen werden, weil sonst — abgesehen davon, dass ohnedem die im Staatseisenbahnrathe vertretenen Corporationen auch die Interessen jener Kreise mit zu wahren berufen sind — der Umfang des Staatseisenbahnrathes eine solche Ausdehnung erfahren würde, dass hiedurch die Berathungen desselben sich — nicht zum Nutzen der Sache — übermässig schwerfällig gestalten müssten.

Die Regierung war jedoch bestrebt, bei Ernennung der in diese Körperschaft zu entsendenden Mitglieder, deren Anzahl eben deshalb vermehrt wurde, möglichst ausgleichend zu wirken und ihre Wahl insbesondere auch auf Angehörige solcher Corporationen und Industriezweige zu lenken, deren Interessen besonders enge mit den Eisenbahnen verknüpft sind und die sonach an der Entwicklung und Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrswesens ein besonders lebhaftes Interesse haben.

Bevor wir zum ersten Punkte der Tagesordnung schreiten, theile ich der geehrten Versammlung mit, dass die Herren Carl Graf Belrupt-Tissac, Friedrich Helm, Friedrich Freiherr v. Leitenberger, Anton Schumacher und Anton Tausche ihr Fernbleiben von der diesjährigen Frühjahrssession entschuldigt haben, und dass an ihrer Stelle deren Ersatzmänner, die Herren Theodor Rhomberg, Heinrich Leminger, Johann B. Schmarda, Hermann Hueber und Dr. Friedrich Nitsche zur Theilnahme an den Berathungen einberufen wurden.

Was nun den ersten Punkt der Tagesordnung, die Wahl der drei ständigen Ausschüsse, anbelangt, habe ich mir behufs Vereinfachung und Beschleunigung des Vorganges erlaubt, die Herren in dem Einberufungsschreiben einzuladen, mir vorläufig ihre Wünsche bekanntzugeben, in welchen der drei Ausschüsse sie die Wahl anstreben.

Die meisten der Herren sind dieser Einladung nachgekommen, und wurden auf Grund dessen provisorische Listen der drei Ausschüsse zusammengestellt. Ich ersuche nunmehr jene Herren, welche bisher ihre Wünsche noch nicht bekannt gegeben haben, sich in eine der beim Protokollführer aufliegenden provisorischen Listen, welche ich sodann zur Verlesung und Abstimmung bringen werde, einzuzeichnen.

Hiebei bemerke ich, dass sich zum Eintritte in den Ausschuss für commercielle und Tarifangelegenheiten bereits so viele Herren gemeldet haben, dass es wünschenswerth wäre, wenn die Herren, welche erst heute ihre Wünsche bekannt geben, für die Wahl in einen der beiden anderen Ausschüsse optiren würden."

(Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister unterbricht sodann die Sitzung behufs Einzeichnung in die Ausschusslisten.)

Nach Wiederaufnahme der Sitzung constatirt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister, dass fast die Hälfte sämmtlicher Mitglieder die Wahl in den Ausschuss für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes anstreben, und wiederholt, dass eine Beschränkung der in diesen Ausschuss zu wählenden Mitglieder dringend wünschenswerth erscheine.

Ueber Antrag des Mitgliedes kaiserl. Rathes Mauthner beschliesst sohin die Versammlung, in den Ausschuss für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes 30 und in jeden der beiden anderen ständigen Ausschüsse je 25 Mitglieder zu wählen, und übernimmt es kaiserl. Rath Mauthner, die Ausschusslisten dementsprechend zusammenzustellen.

Unterdessen theilt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister mit, dass ausser den in der Tagesordnung enthaltenen Verhandlungsgegenständen noch folgende Anträge theils nach dem im § 4 der Geschäftsordnung festgesetzten Termine, theils unmittelbar vor oder während der Sitzung eingebracht wurden:

I. Vom Mitgliede Josef Gröger betreffend Wiedereinführung der III. Wagenclasse bei den Schnellzügen 1 und 2 der Buschtěhrader Eisenbahn;

II. vom Mitgliede Josef Gregor:

a) betreffend Ausgestaltung der Bahnhofgebäude und Magazine in der Station Czernowitz,
b) betreffend Schaffung neuer Einbruchsstationen für Borstenvieh aus Rumänien in die Bukowina,
c) betreffend Errichtung von Lägerhäusern in der Stadt Sereth und Zuwendung der gleichen tarifarischen Begünstigungen wie sie Nowosielitza geniesst;

III. vom Ersatzmitgliede Heinrich Leminger:

a) betreffend Erstellung eines neuen Zugspaares von Pilsen nach Prag und vice versa im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Pilsen—Eger,
b) betreffend Anhalten des Schnellzuges Nr. 2 in Pilsenetz oder Führung eines Localzuges von Pilsen nach Pilsenetz zwischen 11 und 12 Uhr Nachts,
c) betreffend Führung eines Nacht-Localzuges von Pilsen nach Rokycan,
d) betreffend Bewilligung des Aussteigens von Passagieren in der Haltestelle Zábělá bei Zug Nr. 320;

IV. vom Mitgliede Julius Ritter v. Gomperz betreffend Erstellung eines Anschlusses von dem Personenzuge Nr. 927 der Strecke Brünn—Prerau an den Schnellzug Nr. 3 der Linie Wien—Krakau;

V. vom Mitgliede Dr. Samuel Jenny betreffend Erstellung von Schiffsanschlüssen auf dem Bodensee an den um 2 U. 12 M. Nachmittags in Friedrichshafen ankommenden und an den um 1 U. 45 M. abgehenden Schnellzug;

VI. vom Ersatzmitgliede Johann B. Schmarda:

a) betreffend Einführung ermässigter Gepäcksfrachtsätze für combinirbare Rundreisebillets,
b) betreffend Abänderung der Bestimmungen für Rückvergütung von Mehrfrachten (§ 61 des Betriebsreglements);

VII. vom Mitgliede Dr. Victor Wilhelm Russ betreffend Verkehr des Zuges Nr. 460 der Staatseisen-

bahn-Gesellschaft Sommer und Winter von Bodenbach bis Bauschowitz;

VIII. vom Mitgliede Carl Seydel betreffend Herabsetzung der Viehtarife und Erleichterung der Viehtransporte;

IX. vom Mitgliede Thomas Schadeloock betreffend directe Abtretung der Einberufung an den Ersatzmann in dringenden Fällen, wenn das einberufene Mitglied am Erscheinen bei der Sitzung verhindert ist;

X. vom Mitgliede Franz Pirko betreffend das facultative Anhalten der Schnellzüge der Staatseisenbahn-Gesellschaft, insbesondere des Zuges 5 n in Laa.

Hinsichtlich aller dieser Anträge stellt der Vorsitzende die Dringlichkeitsfrage, und nachdem dieselben durchaus die geschäftsordnungsmässige Unterstützung finden, werden sie den zuständigen Ausschüssen zur Vorberathung und Antragstellung in der gegenwärtigen Session überwiesen.

Hierauf werden auf Grund der mittlerweile vom Mitgliede kaiserl. Rath Mauthner fertiggestellten Listen gewählt:

1. In den **Ausschuss für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten** die Mitglieder Johann Benussi, Lazar Bloch, Wilhelm Boschan, Josef Edler von Burgstaller-Bidischini, Bernhard Demmer, Franz Endres, Dr. Wilhelm Franz Exner, Julius Ritter von Gomperz, August Ritter v. Gorayski, Josef Gregor, Ladislaus Gubrynowicz, Carl Hillinger Ritter von Traunwald, Ernest Holzer, Max Ritter v. Mersi, Franz Obratschai, Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Dr. Heinrich Reicher, Franz Freiherr v. Ringhoffer, Dr. Victor Wilhelm Russ, Thomas Schadeloock, Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz, Carl Seydel, Sigmund Szancer, Philipp Wertheimer, Casimir Zaleski.

2. In den **Ausschuss für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten** die Mitglieder Alexander Adler, Carl Graf Belrupt-Tissac, Dr. Cajetan Bulat, Ludwig Christ, Dr. Peter Anton Gambini, Biaggio Cav. de Giulli, Friedrich Wilhelm Haardt, Friedrich Helm, Otto Huber, Heinrich Ritter von Jarsch, Johann Kaftan, Friedrich Freiherr von Leitenberger, Alfred Ritter v. Lindheim, Johann Murnik, Emil Edler v. Naswetter, Dr. Arthur Nimbin, Dr. Thaddäus Pilat, Victor Riedl von Riedenstein, Anton Schumacher, Carl Steiner, Eugen Freiherr v. Styrcea, Stanislaus Szczepanowski, Anton Tausche, Nikolaus Ritter v. Trigari, Alfred Ritter v. Widmann-Staffelfeld.

3. In den **Ausschuss für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes** die Mitglieder Dr. Rudolf Ach, Gottfried Bacher, Dr. Max Wladimir Ritter v. Beck, Gottlieb Bondy, Wilhelm Briess, Peter Cofler, Moriz Dattner, Alfred Deutsch, Dr. Josef Fořt, Josef Gröger, Dr. Josef Grus, Max Ritter v. Gutmann, Samuel Ritter v. Hahn, Gottfried Hüttemann, Dr. Samuel Jenny, Adalbert Kocourek, Anton Carl Lemach, Carl Luckmann, Max Mauthner, Moriz Orel, Dr. Alexander Peez, Franz Pirko, Heinrich Pollitzer, Ernest Rathausky, Dr. Mauriz Ritter v. Roessler, Ignaz Russmann, Gottfried Schenker, Gustav Ritter v. Schoeller, Paul Welponer, Friedrich Zechner.

Nunmehr schliesst Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die Sitzung, ladet die Ausschüsse ein, sich sofort zu constituiren und die ihnen zugewiesenen Anträge in Behandlung zu nehmen, und beraumt die Fortsetzung der Plenarsitzung für Freitag den 28. Mai l. J., 9 Uhr Vormittags, an.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 7, 36 und 37 geänderten Statuten der Wiener Tramway-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 16. Mai 1897. — Z. 14.773. E.-M.-Z. 7843/I.

Eröffnung der Localbahnlinien Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau und Barzdorf—Jauernig.

Die Localbahnlinie Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau und die Localbahnlinie Barzdorf—Jauernig werden am 31. Juli 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Haugsdorf-Weidenau (Anschlussstation der k. k. St.B.), Gross-Krosse (Haltestelle) und Stadt Weidenau, dann Barzdorf (Anschlussstation der k. k. St.B.) und Jauernig zur Eröffnung. Die Stationen werden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet. In der Haltestelle Gross-Krosse findet die Personen- und Gepäcksabfertigung im Zuge statt.

Olmütz, 10 Juli 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Consens für Bauherstellungen in der Station Friesach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Adaptirung und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes und für die Herstellung eines Wohngebäudes in der Station Friesach der Linie Amstetten—Pontafel ertheilt. [E.-M.-Z. 8973/IV.]

— (Linie Prag—Pilsen: Errichtung eines Uebergangssteges in der Station Königshof.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project eines zu Zwecken der Böhmischen Montan-Gesellschaft herzustellenden Uebergangssteges in der Station Königshof der Linie Prag—Pilsen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.416/IV.]

Salzkammergut-Localbahn. (Herstellung eines gedeckten Warteraumes in der Haltestelle Scharfling.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, das von der Salzkammergut-Localbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines gedeckten Warte-

raumes in der Haltestelle Scharfling der Prüfung der Hochbau-objectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.257/IV.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymałów. (Herstellung eines Fussweges vom Dienerwohngebäude in der Station Borki wielkie: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung betreffend die Herstellung eines Fussweges vom Dienerwohngebäude in der Station Borki wielkie der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów auf den 28. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirks-Obercommissär Anton Ritter v. Szydtowski betraut.
[E.-M.-Z. 11.180/I.]

Ybbsthalbahn. (Theilstrecke km 31·4/6 und km 43·1—45·0: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die bei der politischen Begehung der Theilstrecken Gross-Hollenstein — Lunz — Gaming der Ybbsthalbahn ausgeschlossenen Strecken km 31·4/6 und 43·1—45·0 (Station Göstling) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 30. Juli anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Frage der Erstellung der projectirten Station Blamau in km 31·4/6, eventuell einer Halte- und Verladestelle nebst der Herstellung der für diese Anlage nothwendigen Zufahrtsstrasse zu erörtern sein. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hrusehka betraut.
[E.-M.-Z. 11.185/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Optisches Controlsignal zur Kennzeichnung der Stellung eines Distanzsignales.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn hat zum Zwecke der Erprobung des zur Kennzeichnung der Stellung der Distanzsignale dienenden optischen Controlsignals nach System A. Prasch einen solchen Apparat bei der zum elektrischen Distanzsignale vor der Station Komotau gegen Tschernowitz gehörigen Controleinrichtung am Aufnahmsgebäude unter Belassung des betreffenden Stationsklingelwerkes und der im Telegraphenbureau dieser Station bisher vorhanden gewesenen optischen Bousole anbringen lassen. Dieses optische Controlsignal, welches in der genannten Station seit dem Vorjahre besteht, hat bis nun stets in anstandsloser Weise functionirt.
[G.-I.-Z. 9637.]

Zusammenstellung

der im Monate Juni 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	744	9834	960	11538	85	129	11	225	1·9	214	9	175	.	.	.	.	1	.	.
„ Linz . .	882	4597	210	5689	29	75	4	108	1·8	139	4	43	.	.	.	.	.	3	1
„ Innsbruck	480	1920	90	2490	15	22	.	37	1·4	47	1	14	.	.	.	.	2	1	.
„ Villach .	420	2710	3162	6292	23	65	14	102	1·6	87	2	17	.	2	.	.	1	.	.
„ Triest . .	61	1004	.	1065	17	5	.	22	2·0	21	.	.	.	.	.	.	1	.	1
„ Pilsen .	242	1671	2527	4440	8	34	7	49	1·1	41	1	35	.	.	.	.	.	.	.
„ Prag . .	243	2995	1680	4918	14	96	1	111	2·2	84	.	97	.	.	.	.	1	.	5
„ Olmütz .	.	1427	2141	3568	.	6	1	7	0·1	6	1	5	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	184	1750	602	2536	3	10	.	13	0·5	14	.	4	.	.	.	.	1	.	.
„ Lemberg	180	1170	1222	2572	1	1	.	2	0·0	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ Stanislau	120	550	1607	2277	23	33	10	66	2·8	6	.	4	.	56	.	.	.	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	613	249	922	2	24	1	27	2·9	27	.	33	.	.	.	.	.	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1215	900	2295	5	22	4	31	1·3	44	5	45	.	2	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	390	502	1831	2723	13	16	4	33	1·2	33	6	15	.	.	.	.	.	.	4
Eisenbahn Wien-Aspang	.	354	736	1090	.	19	1	20	1·8	5	1	14	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	240	60	300	.	6	.	6	2·0	3	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	554	4905	4434	9893	35	46	1	82	0·8	79	1	29	1	.	.	1	5	.	.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	60	540	.	600	.	2	.	2	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	240	60	300	.	4	.	4	1·3	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	5240	421	6021	2	16	1	19	0·3	27	.	2	.	.	.	.	.	.	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	664	5640	3210	9514	36	106	7	149	1·5	114	1	81	.	11	.	.	.	4	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	271	44	315	.	1	.	1	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	923	8577	630	10130	76	67	10	153	1·5	112	3	55	1	.	.	8	.	7	16
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1717	270	1987	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	44	540	.	584	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	46	630	.	675	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten, geheimen Rathes Koloman Radó die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Eigenbetriebe stehenden Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge ist im Jahre 1896 die Zahl der beförderten Personen gegen das Vorjahr von 660.074 auf 685.217 und das transportirte Güterquantum von 513.230 t auf 575.128 t gestiegen. Die Transporteinnahmen haben sich von fl. 944.994 auf fl. 1,039.755 gleich 10·03 pCt. vermehrt; davon entfallen fl. 224.387 (1895 fl. 211.810) auf den Personenverkehr und fl. 791.913 (fl. 711,665) auf den Frachtenverkehr. Dagegen sind die verschiedenen Einnahmen, welche im Vorjahre durch die damals vorgenommenen, mehrere Jahre umfassenden Cartellabrechnungen eine aussergewöhnliche Erhöhung um 35.000 fl. erfahren hatten, von fl. 125.863 auf fl. 77.668 zurückgegangen. Die Gesammteinnahmen von fl. 1,050.809 sind um fl. 28.872 höher als im Vorjahre, während die Betriebsausgaben um fl. 28.833 auf fl. 548.976 gestiegen sind. Der Betriebscoëfficient stellt sich mithin auf 52·24 pCt. gegen 50·90 pCt. im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss beträgt fl. 501.832, fast genau so viel als im Vorjahre (fl. 793.501). Hievon entfallen auf Zinsen der Prioritäten fl. 379.330, so dass ein Reingewinn von fl. 122.502 verbleibt und einschliesslich der aus dem Vorjahre übernommenen fl. 7567 im Ganzen fl. 130.069 zur Verfügung stehen. Davon sollen fl. 112.584 zur Einlösung des am 1. Juli 1897 fällig werdenden Actiencoupons mit fl. 3 (wie im Vorjahre) benützt, fl. 6125 der Reserve zugeführt und fl. 11·60 vorgetragen werden. Für neue Investitionen wurden in 1896 fl. 98.347 verausgabt und aus dem Rerservefonds gedeckt, der sich dadurch auf fl. 119.814 reducirt. Damit erscheint derselbe zur Bestreitung der weiter erforderlichen Investitionen nicht ausreichend, weshalb anlässlich der beabsichtigten Erhöhung der Prioritätsschuld um fl. 3,500.000 Gold auch für eine entsprechende Vermehrung des Reservefonds Vorsorge getroffen werden soll. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und die Anträge der Direction genehmigt. Die Versammlung acceptirte die mit der Capitalserhöhung — Emission von Nominale fl. 3,500.000 Gold in Prioritäten — zusammenhängende Modification der Statuten, und wurde die Direction ermächtigt, mit dem Verkauf der Prioritäten nach erfolgter Sanctionirung des dem Reichstage vorgelegten bezüglichen Gesetzentwurfes vorzugehen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften und wurden sämmtliche bisherigen Functionäre in ihrer Stellung neuerdings bestätigt.

— (Ernennung von Oberbeamten.) Die Direction der im Eigenbetriebe stehenden Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn hat den Oberinspector Heinrich Goldstein zum technischen Betriebsleiter und den Oberinspector Ignaz Mazaly zum administrativen Betriebsleiter des gesellschaftlichen Gesammtnetzes ernannt.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten kgl. Rathes Maximilian Brám Ritter von Bárdány und in Anwesenheit von 17 Actionären mit 777 Stimmen die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Eisenbahn Barcs-Pakrácz statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1896, Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser liefert den Nachweis, dass auch im abgelaufenen Jahre der Ersatz der Holzbrücken durch Brücken mit Eisenconstruction fortgesetzt wurde, welche Manipulation den Betrag von fl. 15.161·55 in Anspruch nahm, von welchen Kosten fl. 5053·85 die Gesellschaft, der Rest aber die betriebführende Südbahn belasten. Weiter wird gemeldet, dass die Verhandlungen mit dem Handelsministerium betreffend die Erneuerung des Vertrages über die Postbeförderung auf den gesellschaftlichen Linien zum Abschlusse gelangten, und ist nunmehr der Gesellschaft als Entgelt für die Postbeförderung wie bisher ein Jahrespauschale von fl. 16.000 für die ganze noch rückständige Concessionsdauer zugesichert. Das Bruttoerträgniss der Bahn betrug im Jahre 1896 fl. 332.851·12, die Betriebsausgaben hingegen fl. 230.870·99, es resultirt sonach ein Betriebsüberschuss von fl. 101.980·13; hiezu kommt der von der Südbahn-Gesellschaft geleistete vertragsmässige Beitrag mit fl. 198.019·87, so dass der Gesellschaft fl. 300.000 zur Verfügung stehen. Von dieser Summe wurde die Dotation zur Einlösung der am 1. Juli 1896 und am 1. Jänner 1897 fällig gewordenen Prioritätsactien-Coupons im Gesammtbetrage von fl. 294.080 bestritten und der verbleibende Restbetrag von fl. 5920 dem Specialfonds-Erträgnissconto als planmässige Ergänzungsquote für die Amortisation der Prioritätsactien zugeführt. Der Specialfonds der Gesellschaft erhöhte sich auf fl. 101.820. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss und ertheilte nach Anhörung des vom kgl. Notar Aladár v. Kiss verlesenen Aufsichtsrathsberichtes den Functionären das Absolutorium. Die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrathes, und zwar die Herren Aladár v. Kiss, Dr. Alfred Kaizl und Dr. Conrad Kluger, sowie das Ersatzmitglied Adolf Francsics wurden wiedergewählt.

(Nagy-Károly—) Gilvács—Nagy-Somkuter Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Juli fand unter Vorsitz des Directions-Vicepräsidenten Emerich Körmendy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn (Nagy-Károly—) Gilvács—Nagy-Somkut, einer Flügelbahn der Linie Debreczen—Nagy-Károly—Gilvács (nächst Nagy-Károly) — Királyháza, statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1896, Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass das Betriebsresultat des abgelaufenen Geschäftsjahres in Folge verschiedener Umstände und zum Theil auch durch ungünstige Witterungsverhältnisse und Schwierigkeiten in der Zufuhr des Holzes aus den Waldungen ungünstig beeinflusst wurde. Die Brutto-Betriebseinnahmen aus sämmtlichen Betriebszweigen betrugen 329.642·70 Kronen, die sämmtlichen Ausgaben 196.897·34 Kronen, der Betriebsüberschuss zuzüglich des vorjährigen Gewinnrestes 125.028·27 Kronen. Die Direction beantragt, diesen Betrag nach verschiedenen Abschreibungen und Dotirungen zur Bezahlung einer Dividende von 6 Kronen an die Prioritätsactien zu verwenden und den Rest von 4029·27 Kronen auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Hinzurechnung des für die Prioritätsactien vertragsmässig zur Verfügung stehenden Beitrages wird der Coupon der Prioritätsactien mit 10 Kronen eingelöst. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes sowie der Anträge der Direction und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath für die Gestion im Jahre 1896 erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Mai.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Mai vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	12
	in Stationen	22
Zusammenstösse	auf freier Bahn	2
	in Stationen	12
sonstige Betriebsunfälle	. . . .	132
	zusammen .	180

Die Betriebslänge betrug 39.572 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28,571 310, so dass je ein Unfall auf 220 km Betriebslänge oder auf 158.730 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	16	78
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste . .	19	78
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	4
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder . . .	9	7
zusammen . . .	45	167

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons - Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Actien von ungarischen Localbahnen.

Localbahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Gyula-Fehérvár-Zalathna-Bahn. Für die Prioritätsactie fl. 3.60 ö. W.

Gross - Kikinda — Gross - Becskereker Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.

Slavonische Localbahnen. Für die Prioritätsactie fl. 6.25 österr. Währ.

Grosswardein — Belényes-Vaskoher Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.50 ö. W.

Debreczen — Hajdu-Nánáser Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.

Maros-Vásárhely — Szász-Régener Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.50 ö. W.

Murányithalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 3.55 ö. W.

Selbstständige Localbahnen.

Eperies-Bartfelder Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 2.50 ö. W.

Ab 1. August:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. $4^1/_2$ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital Frcs 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Dividenden.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. fl. 8.— ö. W.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. Für die Prioritätsactie fl. 8.— österr. Währ.

Verlosungen.

Am 30. Juni:

Eperjes-Bartfelder Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Gross-Kikinda-Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Prag-Duxer Eisenbahn. 3 pCt. Goldprioritäten v. J. 1896 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Slavonische Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 1. Juli:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. und 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1874 (Rückzahlung ab 1. October).

Garamberzencze - Lévaer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Haraszti-Raczkeveer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Hegyes-Feketehegy-Palankaer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Holics - Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1889, 4 pCt. Silberprioritäten und 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaschau-Tornaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. October).

Localbahn Kecskemét - Fülöpszállás. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Localbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Localbahn Nagy-Belicz—Privigye. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Localbahn Ruma-Vrdnik. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Steiermärkische Landesbahnen. 4 pCt. Anleihe (Rückzahlung ab 1. October).

Szatmár-Nagybányaer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Zolyombrezó - Breznóbánya - Tiszolczer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Zsitvathalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Rückzahlungen.

Ab 1. August:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Februar).

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen (verlost am 1. Februar).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Ungarische Staatseisenbahn - Goldanleihe. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (verlost am 1. Mai).

Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurther Eisenbahn. Actien (verlost am 1. März).

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 8. Juni fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Landesregierungsrathes Johann Fekete de Bélafalva, die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen statt. Bei derselben waren 15 Actionäre erschienen, welche 28.874 Actien mit 1152 Stimmen vertraten. Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes betrugen die Einnahmen der Localbahnen fl. 643.733 (+ fl. 18.921), der Schleppbahn Berhometh a. S. - Mežebrody fl. 12.395 (— fl. 1284), der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza fl. 67.318 (+ fl. 3749), sohin des Gesammtnetzes fl. 723.446 (+ fl. 21.386); die Ausgaben der Localbahnen fl. 348.954 (— fl. 14.847), der Schleppbahn Berhometh a. S. - Mežebrody fl. 10.371 (+ fl. 2735), der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza fl. 44.746 (+ fl. 1672), sohin des Gesammtnetzes fl. 404.071 (— fl. 13.784); der Betriebsüberschuss der Localbahnen fl. 294.780 (+ 33.768), der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody fl. 2024 (— fl. 4019), der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza fl. 22.572 (+ fl. 5421), sohin des Gesammtnetzes fl. 319.375 (+ fl. 35.170). Der Verwaltungsbericht erwähnt ferner, dass mit Rücksicht auf die im Vorjahre eingelangte Zustimmung der Staatsverwaltung zur Einführung eines beschränkten öffentlichen Personen- und Güterverkehres auf der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza der Personenverkehr am 1. Mai 1896 activirt wurde und die Aufnahme des öffentlichen Güterverkehres binnen Kurzem erfolgen werde. Der Seitens der Bauunternehmung Carl Metzger und Carl Dietrich angestrengte Process wurde im Vergleichswege definitiv beendet, ebenso wurden im Wege gütlicher Vereinbarung die Restansprüche der Concessionäre abgethan. Nach dem Betriebsberichte wurden auf den Localbahnen 194.561 Personen (— 17.062 Personen) und 355 t (— 41 t) Reisegepäck mit einer Einnahme von fl. 94.235 (— fl. 311) und 337.092 t Frachten (+ 12.095 t) mit einer Einnahme von fl. 540.899 (+ fl. 19.544) befördert. Mehrverfrachtungen fanden statt in Spiritus, Holz und Mahlproducten, Minderverfrachtungen namentlich in Getreide. Auf der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody wurden 17.848 t (— 3362 t), auf der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza 48.923 t (— 6019 t) befördert. Zur Verfügung der Generalversammlung standen fl. 350.315. Es wurde einstimmig beschlossen, eine 5 percentige Dividende an die Prioritätsactien (fl. 10 per Actie), ferner eine $3^1/_2$ percentige Dividende (fl. 7 per Actie) an die Stammactien zur Vertheilung zu bringen, fl. 15.000 zur Deckung von Pensionsverpflichtungen, fl. 1000 für die Verfassung des Vorprojectes für die Linie Kimpolung—Dornawatra zu verwenden und den Rest von fl. 36.315 dem Brückenauswechslungs- und Schienenerneuerungsfonds zuzuwenden. Der Bericht des Verwaltungsrathes wurde genehmigt und letzterem das Absolutorium ertheilt. Weiters wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, die Linie Hadikfalva—Radautz an den Staat oder an die zu gründende Actiengesellschaft der Bukowinaer Landesbahnen käuflich zu überlassen und die hiedurch bedingten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten zu veranlassen. Die Entlohnung der Mitglieder des Executivcomité wurde mit je fl. 1000 und der Werth der Anwesenheitsmarken mit fl. 10 festgesetzt. Das turnusgemäss ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Moriz Pflaum wurde wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Adolf Springer Ingenieur Otto Freiherr von Czedik neugewählt.

In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Anton Ritter von Kochanowski zum Vicepräsidenten, ferner Emanuel A. Ziffer (als Obmann), Ritter von Kochanowski und Oberforstrath Julius Krutter in das Executivcomité wiedergewählt. [E.-M.-Z. 9174/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVIII. Stückes.) Das am 17. Juli herausgegebene CXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 3324: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 13. Juli 1897, Z. 8674, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3325: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 14. Juli 1897, Z. 11.671/II, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXXIX. Stückes.) Das am 19. Juli herausgegebene CXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3326: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 13. Juli 1897, Z. 10.375, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen mit Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3327: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Juli 1897, Z. 62.862, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus Oberösterreich.

Nr. 3328: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Juli 1897, Z. 65.262, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus Mähren.

Nr. 3329: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 14. Juli 1897, Z. 13.318, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Bezirke Sanskimost des Occupationsgebietes.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juni 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	818·81	456·75	636·90	638·66	1090·68	784·17	603·99	1270·86
Roggen	998·76	1214·08	1310·28	902·56	1686·81	126·38	257·39	1555·80
Gerste	269·18	234·65	477·36	26·47	3346·61	220·88	338·55	3228·94
Hafer	181·00	1023·85	684·20	520·65	58·15	344·31	300·41	102·02
Erbsen	302·38	306·40	255·89	352·89	505·25	—	106·79	398·46
Bohnen	797·00	191·44	514·45	473·99	32·24	—	—	32·24
Raps	23·36	4·27	—	27·63	2·21	—	—	2·21
Wicken	92·65	248·84	147·56	193·93	130·29	66·58	6·12	190·75
Leinsaat	8·04	—	—	8·04	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	63·75	—	—	63·75	114·64	58·30	—	172·94
Kleesaat	130·60	26·52	0·60	156·52	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	2·00	91·02	—	—	—	—
Diverse	2731·31	108·87	642·01	2198·17	592·68	575·99	191·37	977·33
Zusammen	6556·16	3815·67	4671·25	5700·58	7559·56	2176·61	1804·62	7931·55
Versicherungswerth ö.W. fl.	80.928	36.897	35.706	82.119	93.036	18.657	12.911	98.782
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	30	3	2	31	13	1	1	13
Versicherungswerth ö.W. fl.	43.717	2.600	3.520	42.797	16.190	3.000	700	18.490
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	25	2	2	25	2	1	1	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	36.541	3.520	3.520	36.541	3.431	3.000	700	5.731
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	25.220	1.800	1.800	25.220	1.634	1.000	500	2.134
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reducirung der Fahrpreise für Tour- und Retourkarten II. Classe zwischen Brünn St. E. G. und Schlapanitz.

Mit 1. August 1897 wird der Fahrpreis der zwischen den Stationen Brünn und Schlapanitz bestehenden Tour- und Retourkarten II. Classe von fl. 0·80 auf fl. 0·60 per Tour- und Retourkarte ermässigt.

Wien, am 22. Juli 1897. [509]

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. August 1897 gelangt ein Nachtrag II zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Ausgabe.

Der Nachtrag II enthält Berichtigungen des Haupttarifes und Nachtrages I, neue Tarifsätze und Aufhebung von den bestehenden Tarifsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1897. [510]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung eines Nachtrages I.

Mit 1. August 1897 gelangt zum Tarife für den obgenannten Verkehr ein Nachtrag I, mit welchem neue Tarifsätze eingeführt und einzelne Tarifsätze aufgehoben werden, zur Ausgabe.

Exemplare des Nachtrages I werden seinerzeit bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen käuflich erhältlich sein.

Wien, am 17. Juli 1897. [511]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. September 1897 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande, Theil II, zu den Heften 1 und 2 vom 1. Jänner 1896 je ein Nachtrag IV in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue, erhöhte und ermässigte Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife, sowie einige neue Ausnahmetarife.

Insoweit Erhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. October 1897.

Exemplare dieser Nachträge können bei den Endverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 19. Juli 1897. [512]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. August 1897 gelangen directe Fahrkarten zwischen Mitterburg-Pisino und Abbazia-Mattuglie, sowie zwischen Pola und Fiume (beide Relationen über Divača) und von Innsbruck nach Graz (über Bischofshofen—Leoben) mit nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Personenzug I. Classe	Personenzug II. Classe	Personenzug III. Classe
	Gulden					
Zwischen Mitterburg-Pisino und Abbazia-Mattuglie	—	5·56 ¹)	3·33 ¹)	—	4·54	2·82
Zwischen Pola und Fiume	—	6·48 ²)	3·96 ²)	—	—	—
Von Innsbruck nach Graz S.B.	23·47 ³)	14·80 ³)	—	17·80	11·02	6·24
„ „ „	23·92 ⁴)	15·10 ⁴)	—	—	—	—

¹) Mitterburg-P.—St. Peter
²) Divača—St. Peter
³) Innsbruck—St. Michael
⁴) Innsbruck—Bruck a. d. M.
} Schnellzug, sonst Personenzug.

Wien, am 17. Juli 1897. [513]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Bei der Beförderung thierischer Rohstoffe und Abfälle auf den Eisenbahnen besteht, wie durch technische Erhebungen festgestellt worden ist, die Möglichkeit, dass in Folge von Verunreinigung der Transportmittel Ansteckungsstoffe verbreitet und auf Menschen und Thiere übertragen werden. Dies trifft insbesondere zu bei Stalldünger, frischen Flechsen, nicht gekalktem frischen Leimleder, bei ungesalzenen frischen Häuten, ungereinigten, mit Haut- und Fleischfasern behafteten Knochen u. dgl., sofern diese Gegenstände in losem Zustande befördert werden. In Folge dessen hat der Bundesrath auf Antrag des Reichseisenbahnamtes mit Giltigkeit vom 1. September 1897 beschlossen, die Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, die zur Beförderung derartiger Stoffe verwendeten Eisenbahnwagen nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfection) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen. Die Kosten der Desinfection fallen dem Absender, bezw. Empfänger zur Last.

Demgemäss wird in Nr. XXXII der Anlage B als neue Ziffer 8 eingeschaltet: „8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Eisen-„bahnwagen, in denen Gegenstände dieser Art nach Massgabe „der Bestimmungen unter Ziffer 3 b und Ziffer 5 in losem „Zustande befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauch „in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von „Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vor-„geschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfection) zu „unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen etwa anhaftenden „Ansteckungsstoffe vollständig zu beseitigen."

Ziffer 9 (früher 8) hat sodann zu lauten: „Die Kosten der „Desinfection der Wagen, sowie etwa nöthiger Desinfection der „Güter fallen dem Absender, bezw. dem Empfänger zur Last."

Die bisherige Ziffer 9 erhält die Bezeichnung Ziffer 10.

In Nr. LII wird eine neue Ziffer 6 eingeschaltet: „6. Die „Eisenbahn ist verpflichtet, die zur Beförderung verwendeten „Eisenbahnwagen, sofern sie nicht bestimmungsgemäss aus-„schliesslich zum Transport der im Eingang bezeichneten Gegen-„stände dienen, nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, „wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen „bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem „Reinigungsverfahren (Desinfection) zu unterwerfen, das geeignet „ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig „zu tilgen."

Ziffer 7 (früher 6) hat sodann zu lauten: „Die Kosten der „Desinfection der Wagen, sowie etwa nöthiger Desinfection der „Güter fallen dem Absender, bezw. dem Empfänger zur Last."

Die bisherige Ziffer 7 erhält die Bezeichnung Ziffer 8.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmefrachtsätze für Schiefer.) Mit Wirksamkeit vom 5. Juli sind für Schiefer in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung gekommen:

Nach und von	Regensburg	Passau (bayer. u. österr.)
	Franken für 1000 kg	
Bertrix	21·87	25·08
Libramont	21·39	24·60
Longlier	21·03	24·24
St. Médard	21·87	25·08
Vielsalm	19·95	23·13

Im Tarifnachtrag V, Seite 139, ist Vormerkung zu machen.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Frachtberechnung für Langholz und Langeisen.) Mit Rücksicht auf den derzeit herrschenden Mangel an langen offenen Wagen werden im Binnenverkehr, sowie im Verkehr von Stationen des Verwaltungsbereiches dieser Bahn nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Holz- und Eisensendungen bis Ende August 1897 auch gewöhnliche offene, für den Zweck geeignete Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens, jedoch ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht, verwendet werden.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 ab kommen für Grubenhölzer, wie in der Güterclassification unter Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III aufgeführt, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 auf Seite 176 des Nachtrages IV vom 1. April 1897 zur Anwendung.

Zu genannten Frachtsätzen wird für Grubenhölzer der Vicinalbahnzuschlag von 0·06 Mk. für 100 kg erhoben:

a) im Verkehre von, bezw. nach den Vicinalbahnstationen Alling, Aschau, Bruckdorf, Dorfgütingen, Dottenheim, Erding, Hartershofen, Ipsheim, Langenzenn, Rothenburg o. T., Spalt, Umrathshausen, Weissenhorn, Windsheim und Witzighausen,
b) für Feuchtwangen in der Richtung gegen Dombühl und darüber hinaus,
c) für Dombühl in der Richtung gegen Feuchtwangen und darüber hinaus,
d) für Passau im Verkehre mit den Stationen der Strecke Pocking—Hörbering, und
e) für Pocking im Verkehre mit den Stationen der Strecken Passau—Radldorf und Eisenstein—Otzing.

Für Grubenholz von Aschau nach Hausham und Miesbach bleibt der Vicinalbahnzuschlag bis 1. Jänner 1898 für Grubenholz von Altdorf und Winkelhaid bis 1. October 1897 ausser Berechnung.

— (Tarife für den inneren Verkehr, Heft D, für den Verkehr mit den kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895.) Die im Tarifanzeiger 11 der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen vom 23. März 1897 laufd. Nr. 130 für Stein- und Braunkohlen veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätze haben ab 1. Juli 1897 gleichmässig auch für Grubenhölzer, wie solche in der Güterclassification unter Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III aufgeführt stehen, Anwendung zu finden.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli sind folgende Aenderungen eingetreten:

Im Nachtrage III (Seite 4) ist in Ziffer II 7 unter der weiteren litera d nachzutragen:

d) Grubenholz, wie im Specialtarife III unter Ziffer 6 genannt.

Ziffer 1 und 2 der Anmerkung †) erhalten folgende Fassung:

†) Dieser Zuschlag wird nicht berechnet:

1. bei den Vicinalbahnstationen; für Grubenholz wird der Zuschlag jedoch berechnet bei nachbenannten Vicinalbahnstationen: Alling, Aschau, Bruckdorf, Dorfgütingen, Dottenheim, Erding, Hartershofen, Ipsheim, Langenzenn, Rothenburg o. T., Spalt, Umrathshausen, Weissenhorn, Windsheim und Witzighausen, ferner bei Grubenholz von Altdorf und Winkelhaid, bei diesen zwei Stationen jedoch erst vom 1. October 1897 an;
2. bei Feuchtwangen; für Grubenholz in der Richtung nach Dombühl wird der Zuschlag jedoch gerechnet.

Bei den Ausnahmetarifen, welche für den Verkehr mit der Localbahn-Actiengesellschaft in München gelten — Seite 5/6 des Nachtrages III — ist unmittelbar nach Ziffer 2 c (Gascoaks) einzuschieben:

3. Grubenholz, wie im Specialtarife III unter Ziffer 6 genannt.

Die seitherige Ziffer 3 (feuchte Stärke) erhält die Ziffer 4.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 15. Juli wurden die Stationen Grünthal, Jocketa, Naunhof und Nerchau-Trebsen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorbenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen: Nachtrag VI.) Zu dem Ausnahmetarife für die directe Beförderung von Holz von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn tritt am 1. August der Nachtrag VI in Kraft.

Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif. Deutsch-Sosnowicer Grenztarif. (Einbeziehung der Station Villingen.) Mit Giltigkeit vom 20. Juli n. St. wurde die Station Villingen der Badischen Staatseisenbahnen in den Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, den Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1 und 2, den Deutsch-Mlawaer Grenztarif und in den Tarif nach Thorn transito (zur Ausfuhr nach Polen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandsstationen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1385	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Localbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 30. Juni 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·415		Im Kartirungswege		
					München S.B.					1·425				
					Landshut					1·385				
					Regensburg					1·395				
				Karwin	München O.B.					1·459				
					München S.B.					1·469				
					Landshut					1·429				
					Regensburg					1·439				
1386	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 30. Juni 1898	Kartirungs-Frachtsätze laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	Mark 1·415	Mark 1·315	Mark 0·10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					München S.B.				1·425	1·325	0·10			
				Karwin	München O.B.				1·459	1·359	0·10			
					München S.B.				2·469	1·369	0·10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1387	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Weiss-Třemešna	Josefstadt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des Wagens. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897			9 Heller		Im Kartirungswege		Die k. u. k. Militär-Bauabtheilung in Josefstadt hat in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeberin und alleinige Empfängerin zu erscheinen
1388	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Säuren der Classe B der Pos. 8–14 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	K a s n i a u	S t o c k e r a u	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	196·8 Heller	196 Heller	0·8 Heller	Im Kartirungswege		
1389	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzpflasterstöckel der Position H–20, 9, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kemmelbach-Ybbs	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	25 kr. = 50 h	44 h	6 h	Im Kartirungswege		
1390	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Střebichovic-Vinařic	Grödig	Einhaltung der für Kohle und Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, langstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	136·2 Heller		Im Kartirungswege		Für die Ueberfuhr in Salzburg gelangt noch ausserdem die Gebühr von 1 K pro Wagen zur Anrechnung, bezw. Einhebung
1391	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schiefer	Passau (kgl. Bayer. Staatsbahnen und k. k. Oesterr. Staatsbahnen)		Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif vom 1. Juni 1883 für den Bayerisch-Belgischen Güterverkehr (Ausnahmetarif für Schiefer)	F r a n k e n			Im Kartirungswege		
					Bertrix				2·693	2·508	0·185			
					Libramont				2·717	2·460	0·257			
					Longlier				2·681	2·424	0·257			
					St. Médard				2·673	2·508	0·165			
					Vielsalm				2·656	2·313	0·343			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1392	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Braunkohle	Brüx St.B. und Brüx A.T.E. Ossegg, Ossegg II und Bruch	Leoben S.B. transit	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	64 kr. 128 h 66 kr. 132 h	Heller 122 122	 6 10	Im Kartirungswege		In diese Publication sind die im Verordnungs-Blatt Nr. 145 ex 1896 unter Pos. Nr. 2501 und Nr. 6 ex 1897 unter Pos. Nr. 359 enthaltenen Frachtermässigungen einbezogen
1393	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, auch Briquettes	Hrastnigg Trifail Sagor	Marburg, Kärntner Bahnhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 58 58 61	 52 52 52	 6 6 9	Im Kartirungswege		
1394	Südbahn-Gesellschaft		Magnesit (Bitterspath), roh, auch geröstet, Dolomit, Manganerze	Wartberg-Mürzthal	Grammat-Neusiedl und Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	44 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1395	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Karwin	Ruttka trs.	**Minimalquantum 10.416 Tonnen.** Sendungen müssen für Zólyom-Brezó bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Kohlentarifes massgebend	Vom 1. August 1897 bis Ende 1897	Local-, bezw. Verbandstarife	34 Heller	31·6 Heller	2·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
60	Nr. 98 vom 29. August 1896	1397	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smiřic, Troppau, Wessely a. d. L. und Wien	In der Rubrik 5, unter „nach", ist mit Giltigkeit vom 27. Juli 1897 zwischen „Raitz" und „Smiřic" die Station „Smichow" einzustellen	

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, im heurigen Jahre den **Bau eines Wohngebäudes für Beamte und Diener der Station Imst** am linken Innufer, vis-à-vis der Station Imst, in Angriff zu nehmen und im gleichen Jahre noch unter Dach zu bringen.

Das Hauptgebäude ist einstöckig, ganz gekellert, mit einer verbauten Fläche von 300 m², das Fundament ist aus Bruchstein in Cementkalkmörtel, das aufgehende Mauerwerk aus Ziegelmauerwerk in Weisskalkmörtel herzustellen, das Dach mit Falzziegeln einzudecken.

Hiezu kommt noch eine gemauerte Waschküche mit 25·5 m² verbauter Fläche und eventuell die Herstellung der Canalisirung, einer circa 140 m langen Wasserleitung aus 0·03 m weiten Röhren nebst einem Auslaufbrunnen und Herstellung der Einfriedung mit Theer und Gehthüre.

Die Offerenten werden ersucht, die Offerte bis spätestens **9. August l. J., Mittags 12 Uhr,** beim Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzureichen und sich dabei über den bei der Directionscassa erfolgten Erlag eines Vadiums von 1200 fl. ö. W. auszuweisen. Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck stattfinden und sind die Offerenten berechtigt, derselben beizuwohnen.

Alle Behelfe, als: Pläne, Bedingnisse, Masse etc. nebst den Formularien für die Offertstellung können bei der Directionsabtheilung für Bau und Bahnerhaltung Innsbruck, Rudolfstrasse Nr. 3, III. Stock (an Wochentagen von 8—12 und 3—5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags), eingesehen werden.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Am Westbahnhofe in Wien gelangen behufs Erweiterung der Werkstättenanlagen diverse Hochbauarbeiten im approximativen Kostenbetrage von fl. 150.000 ö. W. zur Ausführung, welche an einen Unternehmer im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **3. August 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. **Wien, 27. Juli 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 28. Mai 1897 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers k. und k. Feldmarschall-Lieutenants **Emil Ritter von Guttenberg.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Gottfried Bacher,
Dr. Max Wladimir Ritter v. Beck,
Johann Benussi,
Lazar Bloch,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Boschan,
Wilhelm Briess,
Dr. Cajetan Bulat,
Josef Edler v. Burgstaller-Bidischini,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Moriz Dattner,
Bernhard Demmer,
Alfred Deutsch,
Franz Endres,
Dr. Wilhelm Franz Exner,
Dr. Josef Fořt,
Dr. Peter Anton Gambini,
Biaggio Cav. de Giulli,
Josef Gregor,
Josef Gröger,
Dr. Josef Grus,
Ladislaus Gubrynowicz,
Max Ritter v. Gutmann,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter v. Hahn,
Carl Hillinger Ritter v. Traunwald,
Ernest Holzer,
Gottfried Hüttemann,
Otto Huber,
Heinrich Ritter v. Jarsch,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kaftan,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Alfred Ritter v. Lindheim,
Max Ritter v. Mersi,
Johann Murnik,
Emil Edler v. Naswetter,
Dr. Arthur Nimhin,
Franz Obratschai,
Moriz Orel,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Ernest Rathausky,
Dr. Friedrich Freiherr v. Raymond,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl v. Riedenstein,
Franz Freiherr v. Ringhoffer,
Dr. Mauriz Ritter v. Roessler,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Gottfried Schenker,
Carl Seydel,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz,
Eugen Freiherr v. Styrcea,
Sigismund Szancer,
Paul Welponer,
Philipp Wertheimer,
Alfons Ritter v. Widmann-Staffelfeld,
Kasimir Zaleski,
Friedrich Zechner.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Hermann Hueber,
Heinrich Leminger,
Dr. Stanislaus Lis v. Olszewski,
Dr. Friedrich Nitsche,
Theodor Rhomberg,
Johann B. Schmarda.

Von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums die Herren:

K. k. Sectionschef **Dr. Heinrich Ritter v. Wittek**, Excellenz,
k. k. Sectionschef **Dr. Franz Liharzik**,
k. k. Ministerialrath **Dr. Josef Ritter v. Küchler**,
k. k. Ministerialrath **Dr. Max Freiherr v. Buschman**,
k. k. Ministerialrath **Dr. Ferdinand Zehetner**,
k. k. Ministerialrath **Hans Kargl**,
k. k. Ministerialrath **Gustav Gerstel**,
k. k. Ministerialrath Alois **Stanĕ**,
k. k. Hofrath **Dr. Victor Röll**,
k. k. Regierungsrath **Eduard Seling**,
kaiserlicher Rath **Arnold Bardas**.

Als Schriftführer:

Ministerial-Vicesecretär **Dr. Albert Ritter v. Ostheim.**

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass das Mitglied Carl Luckmann sein Ausbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt habe und dass an Stelle des gleichfalls verhinderten Mitgliedes August Ritter v. Gorayski dessen Ersatzmann Dr. Stanislaus Lis v. Olszewski an den Berathungen theilnehmen werde.

Weiters theilt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende mit, dass sich die drei ständigen Ausschüsse folgendermassen constituirt haben:

Der **Ausschuss für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten** wählte

zum Obmanne: das Mitglied Dr. Victor Wilhelm Russ,

zum Obmann-Stellvertreter und zugleich zum Referenten: das Mitglied Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz.

Der **Ausschuss für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten** wählte

zum Obmanne: das Mitglied Victor Riedl von Riedenstein,

zum Obmann-Stellvertreter: das Mitglied Emil Edler v. Naswetter,

zum Referenten: das Mitglied Alfred Ritter von Lindheim.

Der **Ausschuss für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes** wählte

zum Obmanne: das Mitglied Samuel Ritter v. Hahn,

zum Obmann-Stellvertreter: das Mitglied Gottlieb Bondy,

zum Referenten für den Gütertarif: das Mitglied Alfred Deutsch und

zum Referenten für den Personentarif: das Mitglied Adalbert Kocourek.

Hierauf bringt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende folgende unmittelbar vor der Sitzung vom Mitgliede Ritter v. Struszkiewicz eingebrachte Anträge zur Verlesung:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

1. den aufgehobenen und bis 1. December 1896 bestandenen Tarif für Petroleumproducte von den mährischen, schlesischen und galizischen Mineralölraffinerien in die Gegend südlich von Hieflau und Selzthal wieder einzuführen;

2. bei der kgl. ungarischen Regierung den Tarifsatz für österreichische Mineralölproducte (exclusive Rohöl) auf den ungarischen Eisenbahnen nach Classe B zu erwirken, eventuell für ungarische Mineralölproducte auf den österreichischen Eisenbahnen im gleichen Verhältnisse den gegenwärtigen Tarif zu erhöhen, falls die kgl. ungarische Regierung nicht geneigt wäre, für österreichische Petroleumproducte den Tarifsatz nach Classe B zu gewähren."

Diese Anträge werden der geschäftsordnungsmässigen Behandlung in der nächsten Session überwiesen.

Nunmehr ladet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende das Mitglied Ritter v. Struszkiewicz ein, namens des Ausschusses für **Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten** über die von diesem Ausschusse vorberathenen Gegenstände Bericht zu erstatten.

Zunächst wird dem Antrage des Referenten gemäss der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 6 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, für die Errichtung von den berechtigten Anforderungen des Personenverkehres entsprechenden Wartesälen in der Station, bezw. Haltestelle Pisek womöglich noch im Laufe dieses Jahres Sorge zu tragen"

dem k. k. Eisenbahnministerium zur thunlichen Berücksichtigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt 10 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Strecke Podgórze-Plaszów—Skawina—Sucha der k. k. Staatsbahnlinien den bereits seit mehreren Jahren projectirten Bau von Wächterhäusern zur Ausführung gelangen zu lassen, damit auf dieser Linie eine grössere Fahrgeschwindigkeit ermöglicht werde"

findet in der vom Referenten namens des Ausschusses beantragten geänderten Fassung:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Strecke Skawina—Sucha der k. k. Staatsbahnlinien den bereits seit mehreren Jahren projectirten Bau von Wächterhäusern zur Ausführung gelangen zu lassen und das Nothwendige thunlichst zu veranlassen, damit auf dieser Linie eine grössere Fahrgeschwindigkeit ermöglicht werde"

die Zustimmung der Versammlung.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Franz Exner (Punkt 11 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle anordnen, bezw. dahin wirken, dass in den Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Privatbahnen, sowie in den Waggonfabriken unter thunlichster Wahrung der ökonomischen Interessen dieser Etablissements eine unnöthige oder zu weit gehende Verwendung importirter Werkhölzer vermieden und insbesondere unter Berücksichtigung der ausgezeichneten Qualität des inländischen Materials dieses wenn irgend möglich bevorzugt werde"

wird dem Antrage des Referenten gemäss angenommen.

Rücksichtlich des Antrages des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 13 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Buschtěhrader Eisenbahn zu verhalten, dass diese gelegentlich des im Zuge befindlichen Baues des zweiten Geleises Chodau—

Karlsbad eine Station in Neu-Putschirn-Maierhöfen nächst der grossen Industrieorte Altrohlau und Altfischern errichte"

beschliesst die Versammlung nach dem Antrage des Referenten:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der durch den Antrag des Mitgliedes Josef Gröger berührten Frage der Errichtung einer neuen Station in Neu-Putschirn-Maierhöfen auf der Strecke Chodau—Karlsbad Erhebungen pflegen zu lassen und gemäss des Ergebnisses derselben dem besagten Wunsche Rechnung tragen zu wollen."

Der Antrag des Mitgliedes Carl Ritter von Hillinger (Punkt 16 der Tagesordnung):

„Die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, von den laut Beschlusses des Staatseisenbahnrathes in der Sitzung vom 25. Mai 1895 als nothwendig anerkannten Bauten in der Station Eberstein wenigstens das Frachtenmagazin sammt Laderampe noch im laufenden Jahre zu errichten"

wird mit der Modification angenommen, dass der Schlusspassus lautet:

„Das Frachtenmagazin sammt Laderampe im Laufe des Jahres 1898 zur Ausführung zu bringen."

Hierauf gelangt der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 18 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium geruhe baldigst an die zweckentsprechende Reconstruction des Kaiser Franz Josef-Bahnhofes in Prag gehen und vor Allem an Stelle der bisherigen ungenügenden Gasbeleuchtung desselben die Einführung der elektrischen Beleuchtung schon in der nächten Herbstsaison anordnen zu wollen"

zur Verhandlung.

Der Antragsteller motivirt in ausführlicher Darlegung seinen Antrag, indem er darauf hinweist, dass die auf dem Personenbahnhofe der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Bahn in Prag derzeit bestehenden Verhältnisse insbesondere in Folge der durchaus ungenügenden Beleuchtung geradezu lebensgefährlich seien. Diesen Ausführungen schliessen sich das Mitglied Gottlieb Bondy, sowie das Ersatzmitglied Dr. Friedrich Nitsche an.

Der Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums Herr Ministerialrath Alois Staně erklärt hierauf, dass der Staatseisenbahn-Verwaltung die Verhältnisse auf dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag sehr wohl bekannt seien, und dass das im Jahre 1891 für die Umgestaltung der Bahnhofanlagen aufgestellte Programm, als dessen letzter Punkt die Reconstruction des Personenbahnhofes erscheine, der Reihe nach zur Durchführung gelange. Seit dem Jahre 1891 haben sich aber die Verhältnisse namentlich mit Rücksicht auf die schwebenden Verstaatlichungsfragen mehrerer in Prag einmündenden Privatbahnen zu wiederholtenmalen geändert, wodurch wiederholte Aenderungen des ursprünglichen Projectes nothwendig wurden und eine Verzögerung in der Fortführung der Reconstructionsarbeiten eingetreten sei. Die einschlägigen Studien sind aber bereits sehr weit gediehen, und werde der Personenbahnhof in Prag in einer allen modernen Anforderungen entsprechenden Weise hergestellt werden. Auch die Beleuchtungsfrage werde bezüglich der neuen Bahnhofanlagen eingehend studirt; der Einführung der elektrischen Beleuchtung in die bestehende provisorische Bahnhofanlage aber könne aus ökonomischen Gründen Seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht zugestimmt werden.

Nachdem der Antragsteller die Annahme seines Antrages nochmals wärmstens befürwortet hat und Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister noch auf einen Seitens des Mitgliedes Heinrich Ritter v. Jarsch gestellten Antrag, wenigstens sofort eine grössere Anzahl von Gaslaternen auf dem Bahnhofe aufzustellen, mitgetheilt hat, dass bereits ein diesbezüglicher Auftrag an die Staatsbahn-Direction Prag ergangen sei, wird der vom Referenten namens des Ausschusses gestellte Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium geruhe die nothwendige Reconstruction des Kaiser Franz Josef-Bahnhofes in Prag mit möglichster Beschleunigung beendigen zu lassen, vor Allem aber in der bisherigen ungenügenden Beleuchtung desselben schleunigst Abhilfe schaffen zu wollen"

von der Versammlung angenommen.

Ebenso werden die Anträge des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt 23 a und b der Tagesordnung):

1. „Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Erweiterung und Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes der Station Graz Staatsbahnhof für den Personenverkehr wenigstens den dringendsten Bedürfnissen angemessen baldigst veranlassen zu wollen";

2. „Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, veranlassen zu wollen, dass ehethunlichst die Errichtung eines Frachtenmagazines in der Station Lassnitz der Strecke Graz—Fehring in Angriff genommen werde"

dem Antrage des Referenten gemäss angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ (Punkt 25 der Tagesordnung):

„Die k. k. Regierung wird ersucht, anzuordnen, dass die Beheizung der Personenwagen nicht nach Kalendermonaten, sondern nach den Temperaturen vorgenommen werde"

wird im Hinblicke auf den vom Referenten mitgetheilten Umstand, dass bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Beheizung der Personenwagen ohnedies instructionsgemäss nach dem Thermometerstande geregelt ist, in folgender, vom Referenten namens des Ausschusses beantragten geänderten Fassung angenommen:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu Beginn der Wintersaison den ausführenden Organen die stricte Befolgung der Instruction über die Beheizung der Wagen (Artikel II) nachdrücklichst in Erinnerung zu bringen."

Zu dem Antrage des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dem Gesuche des Saisonvereines Mattsee wegen Erweiterung der Bezeichnung der Station Seekirchen in Seekirchen-Mattsee zur grösseren Popularisirung des Seebades und der Sommerfrische Mattsee in den Fahrplänen und Coursbüchern geneigtest Folge zu geben"

stellt der Referent namens des Ausschusses den Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in Betreff der angesuchten Aenderung der Benennung der Station Seekirchen in Seekirchen-Mattsee die nothwendigen Erhebungen pflegen zu lassen und dem Ergebnisse derselben gemäss den zum Ausdruck gebrachten Wunsch nach Thunlichkeit zu berücksichtigen."

Die Versammlung stimmt dem Referentenantrage zu.

Der folgende Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28 b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Erweiterung des Salzburger Staatsbahnhofes den heutigen gesteigerten Verkehrsverhältnissen entsprechend sowohl rücksichtlich des Personen- wie auch des Güterverkehres ehethunlichst in Angriff nehmen zu lassen"

wird dem Antrage des Referenten gemäss ebenfalls angenommen.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Carl Steiner betreffend Ausgestaltung der Personenhaltestelle Hallwang-Elixhausen zu einer Frachtenstation (Punkt 28 c der Tagesordnung) stellt sich als eine Interpellation dar, welche von Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister dahin beantwortet wird, dass zwar vorläufig im Hinblicke auf die unverhältnissmässig hohen Kosten und

anderweitige dringendere Herstellungen dem Wunsche nicht entsprochen werden könne, dass aber anlässlich der in Aussicht genommenen Legung des zweiten Geleises in der Strecke Wels—Salzburg für die gewünschte Erweiterung der Haltestelle Hallwang-Elixhausen im Budget Vorsorge getroffen werden wird.

Der Antrag des Mitgliedes Eugen Freiherr von Styrcea (Punkt 29 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die dringend nothwendige Erweiterung der Geleiseanlagen und der Personenwarteräume in der Station Hliboka noch im heurigen Jahre durchzuführen“

gelangt dem Antrage des Referenten gemäss unter Eliminirung des Hinweises auf die Geleiseanlagen zur Annahme.

Hierauf gelangt der vom Mitgliede Josef Gregor nachträglich eingebrachte Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass den jetzigen Verkehrsverhältnissen entsprechend die Bahnhofgebäude und Magazine in Czernowitz ausgestaltet werden“

welcher in der Sitzung vom 26. Mai l. J. dem Ausschusse für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten zur Vorberathung überwiesen wurde, zur Verhandlung und wird in der vom Referenten beantragten Fassung:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass den jetzigen Verhältnissen entsprechend die Bahnhofgebäude und Magazine in Czernowitz ausgestaltet werden“

angenommen.

Schliesslich referirt das Mitglied Ritter von Struszkiewicz noch über den in der letzten Sitzung dem Ausschusse überwiesenen Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Thomas Schadeloock:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, es als statthaft zu erklären, dass ein zu einer Session einberufenes Mitglied, wenn es erst wenige Tage vor deren Beginn durch nicht vorhersehbare Umstände am rechtzeitigen Erscheinen verhindert wird, die erhaltene Einladung unter gleichzeitiger Mittheilung an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister brevi manu an seinen Ersatzmann abtrete, wenn nämlich die Kürze der Zeit die Einhaltung der Bestimmung des § 1, Alinea 4, der Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath unmöglich machen sollte.“

Der Referent führt aus, dass im Hinblicke auf die Bestimmung des § 5, Alinea 3, des Statutes und des § 1, Alinea 4, der Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath der vorstehende Antrag nur in dem Sinne aufgefasst werden könne, dass ein zu einer Sitzung einberufenes Mitglied, wenn es am Erscheinen verhindert wird, ausser der geschäftsordnungsmässigen Anzeige an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister auch seinen Ersatzmann unter Uebermittlung des ihm zugekommenen Actenmateriales von seiner Verhinderung benachrichtigen und anweisen soll, der Einberufung zu der bevorstehenden Sitzung durch Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gewärtig zu sein.

In diesem Sinne findet der Antrag auch die Zustimmung der Versammlung.

Nunmehr gelangt das Mitglied Alfred Ritter von Lindheim zum Wort, welches als Referent des Ausschusses für **Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten** zunächst namens desselben folgenden auf die Geschäftsordnung bezüglichen Antrag stellt:

„Nachdem statutengemäss die Grundzüge der Sommer- und Winterfahrordnung auf den Staatsbahnen dem Staatseisenbahnrathe vorzulegen sind und alle Vorlagen in der Regel vor ihrer Berathung den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes zuzustellen sind, so dass jede Ausnahme besonders begründet werden muss, ist es nothwendig, dass der Staatseisenbahnrath künftighin erst dann einberufen wird, wenn es möglich ist, den Mitgliedern mindestens drei Tage früher die Entwürfe der Fahrordnungen zuzusenden. Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, hierüber das Nöthige zu verfügen.“

Nachdem Seine Excellenz der Herr Vorsitzende betont hat, dass dieser Antrag eine Aenderung der Geschäftsordnung nicht involvire, vielmehr die Annahme desselben mit dem Wortlaute der Geschäftsordnung sehr gut vereinbar sei, spricht sich die Versammlung im Sinne des Antrages dahin aus, dass die regelmässigen Sitzungen des Staatseisenbahnrathes in Hinkunft um die Mitte der Monate Juni und December stattfinden mögen.

In Verbindung mit dem vorstehenden Antrage gelangt auch ein von dem Mitgliede Alfred Deutsch namens des Ausschusses für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes gestellter Antrag zur Verhandlung, welcher lautet:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die für die Berathung und Begutachtung bestimmten Vorlagen, insbesondere aber auch die Initiativanträge betreffend die commerciellen und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes und deren Begründungen den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes längstens fünf Tage vor den betreffenden Sitzungen des Ausschusses zuzusenden.“

Zu diesem Antrage bemerkt Seine Excellenz der Herr Vorsitzende, dass die rechtzeitige Vervielfältigung und Mittheilung der Vorlagen an die Mitglieder vor Allem davon abhänge, dass die Initiativanträge eine entsprechende Zeit vor der Sitzung eingebracht werden.

Nach längerer Debatte, in deren Verlauf Seitens des Regierungsvertreters Herrn Ministerialrathes Dr. Ferdinand Zehetner darauf hingewiesen wird, dass es in erster Linie auf die Einhaltung des einmal festgesetzten Termines ankomme, erklärt die Versammlung über Anregung Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers sich damit einverstanden, dass jene Anträge, welche nicht mindestens 14 Tage vor der Sitzung eingebracht werden, in der betreffenden Session nicht mehr zur Verhandlung kommen sollen, wobei natürlich Dringlichkeitsanträge ausgenommen sind.

Hieran knüpft das Mitglied Victor Riedl von Riedenstein die an sämmtliche Mitglieder gerichtete Bitte, nur solche Anträge als Dringlichkeitsanträge einzubringen, welche wirklich dringlich sind und weder früher eingebracht werden konnten, noch einen Aufschub bis zur nächsten Session vertragen.

Nunmehr bringt das Mitglied Ritter v. Lindheim einen zweiten vom Ausschusse für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten gestellten, auf die Geschäftsordnung bezüglichen Antrag zur Verlesung, welcher lautet:

„In Erwägung, dass die Angelegenheiten des Personentarifes im innigsten Zusammenhange mit den Angelegenheiten des Verkehres und der Fahrordnung stehen, dass die Errichtung, Benützung und Aufhebung der Personenzugsverbindungen keineswegs allein von ihrer zweckmässigen Anlage und Anordnung, sondern wesentlich von dem zweckmässigen Tarife und den zu gewährenden Erleichterungen abhängen, sind die Angelegenheiten des Personentarifes wie seit Beginn des Staatseisenbahnrathes künftig wie bisher im Ausschusse für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten vorzubereiten und von dort aus an das Plenum des Staatseisenbahnrathes zu referiren.“

Die über diesen Antrag geführte lebhafte Debatte, an welcher sich die Mitglieder Orel, Kaftan, Steiner, Riedl und Kocourek betheiligen, findet ihren Abschluss durch die ex präsidio gegebene Erklärung, dass eine Abstimmung über den Antrag nicht erfolgen könne, da die Durchführung desselben eine Aenderung der Ge-

schäftsordnung bedingen würde, laut § 4, Alinea 5, des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes für den Staatseisenbahnrath aber die Geschäftsordnung für denselben vom Eisenbahnminister zu erlassen ist und dem Staatseisenbahnrathe eine diesbezügliche Ingerenz nicht zusteht; doch wird der in dem Antrage zum Ausdrucke gebrachte Wunsch in Erwägung gezogen werden.

Es kommen nunmehr die „Grundzüge für die Winterfahrordnung 1897/98" (Punkt 2 der Tagesordnung) zur Verhandlung, und berichtet der Referent, dass die wesentlichsten Aenderungen dieses Fahrplanes im Vergleiche zum Fahrplane des verflossenen Winters 1896/97 folgende sind:

Gruppe I. Westliche Staatsbahnen.

Strecke: Wien (Westbahnhof) — Salzburg.

Die Orient-Expresszüge, welche bis 30. April 1897 über Simbach coursirten und seit 1. Mai 1897 über Salzburg geleitet wurden, werden auch während des Winterdienstes 1897/98 über Salzburg verkehren. Ueber Wunsch der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen soll die Fahrordnung des Orient-Expresszuges von Wien nach Salzburg abgeändert werden, damit eine günstigere Abfahrt von Budapest als derzeit (2 U. 15 M. Nachts, bezw. 2 U. 35 M. Nachts erzielt wird.

Strecke: Wien—Innsbruck—Bregenz.

Die zwischen Wien und Paris über den Arlberg coursirenden directen Schnellzüge Nr. 101, Wien Westbahnhof ab 9 U. Abds., und Nr. 102, Wien Westbahnhof an 7 U. 35 M. Früh, sollen durch Kürzung der langen Aufenthalte in Zürich, beziehungsweise in Basel beschleunigt werden, so dass sich folgende Verkehrszeiten ergeben würden:

Zug Nr. 101/401

Wien Westbahnhof ab	circa	9	U.	30	M.	Abds.
Buchs an	„	3	„	12	„	Nm.
Bregenz an	„	3	„	40	„	„

Zug Nr. 402/102

Bregenz ab	„	12	„	30	„	Mittags
Buchs ab	„	12	„	55	„	„
Wien Westbahnhof an	„	6	„	20	„	Früh.

Hiedurch würden sich mit Rücksicht auf die Verkehrszeiten in Wien nach Ungarn und Galizien sehr günstige Anschlüsse ergeben

Die bisher blos während der Sommermonate zwischen Saalfelden—Wörgl in Verkehr gestandenen Züge Nr. 117, Salzburg ab 6 U. Früh, und Nr. 118, Salzburg an 9 U. 32 M. Abds., werden auch im Winter coursiren und directe Fortsetzung bis, beziehungsweise von Innsbruck finden, wodurch eine wesentliche Verbesserung des Fahrplanes eintritt.

Strecke: Wels—Simbach.

In dieser Strecke entfallen die Orient-Expresszüge, so wie dies schon während der Sommerfahrordnung 1897 der Fall ist, nachdem die Orient-Expresszüge seit 1. Mai 1897 über Salzburg gefahren werden.

Strecke: Steinach-Irdning—Schärding.

Die in der Sommerfahrordnung 1897 in dieser Strecke durch den Verkehr eines weiteren Zugspaares eingetretene Verbesserung des Fahrplanes wird auch im Winter 1897/98 bestehen, indem alle vier Zugspaare in Verkehr bleiben.

Strecke: Graz—Fehring.

Mit Rücksicht auf die ausserordentlich geringe Frequenz der in dieser Strecke seit einer Reihe von Jahren verkehrenden Schnellzüge Nr. 1, Graz ab 6 U. 10 M. Früh, und Nr. 2, Graz an 9 U. 49 M. Abds., welche eine Besserung kaum gewärtigen lässt, wird die Auflassung dieser Schnellzüge beabsichtigt.

Strecke: Wien—Pontafel.

Auf Grund der günstigen Frequenzergebnisse wird beabsichtigt, die Luxuszüge Wien—Nizza, welche bisher nur dreimal in der Woche coursirten, im Winterdienst 1897/98 täglich in Verkehr zu setzen und diese Züge ein- oder zweimal in der Woche in der Strecke Wien —Warschau—Petersburg weiterzuführen, falls die diesfälligen Verhandlungen mit den Anschlussbahnen zu einem günstigen Resultate führen.

Des Weiteren wird beabsichtigt, die im Winter 1896/97 einmal in jeder Woche in Verkehr gewesenen Luxuszüge zwischen Wien und Meran während der Winterfahrordnung 1897/98 zwei- oder dreimal in der Woche einzuleiten und deren Fahrtdauer thunlichst abzukürzen.

Gruppe II. Nördliche Staatsbahnen.

(Böhmen, Mähren und Schlesien.)

Strecke: Wien K.F.J.B.—Eger und Wien K.F.J.B.—Prag.

Der Schnellzug Nr. 3, Wien K.F.J.B. ab 8 U. 30 M. Früh, wird auch während der Winterfahrordnung 1897/98 beschleunigt, wie im Sommer vom 1. Mai 1897 an nach Eger verkehren, und wird bei den Schnellzügen zwischen Wien und Prag Nr. 5/205 und 206/6 auch im Winter die III. Wagenclasse geführt werden.

Strecke: Weseli-Mezimosti—Ober-Čerekwe.

In dieser Strecke werden die Züge Nr. 2053, Weseli-Mezimosti ab 6 U. 45 M. Früh, Ober-Čerekwe an 9 U. 15 M. Früh, und Nr. 2054, Ober-Čerekwe ab 12 U. 20 M. Nm., Weseli-Mezimosti an 3 U. 29 M. Nm., in der Strecke Neuhaus—Ober-Čerekwe entfallen, nachdem die Frequenz dieser Züge eine ausserordentlich ungünstige ist und die durch die Führung dieser Züge erwachsenden Mehrkosten sehr bedeutende sind.

Gruppe III. Nordöstliche Staatsbahnen.

(Galizien und Bukowina.)

Auf den in Galizien und in der Bukowina gelegenen Staatsbahnlinien wird der mit 1. Mai 1897 in Kraft stehende Fahrplan unter Ausfall der Saison-, beziehungsweise Badezüge unverändert aufrecht bleiben. Eine Aenderung würde nur bezüglich der Linien Lemberg—Bełzec und Jaroslau—Sokal dann eintreten, wenn die für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge auf den bezeichneten Linien erforderlichen Vorkehrungen noch im Sommerdienst 1897 oder während des Winterdienstes 1897/98 beendet werden.

Zur Gruppe I erbittet sich das Mitglied Carl Steiner das Wort, um namens der Stadt Salzburg der Staatseisenbahn-Verwaltung den Dank dafür auszusprechen, dass der langjährige Wunsch derselben wegen Führung des Orient-Expresszuges über Salzburg endlich erfüllt wurde.

Zur Gruppe II stellt der Referent namens des Ausschusses den Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle auf der Linie Wien—Gmünd—Prag der Kaiser Franz Josef-Bahn den Verkehr des Schnellzuges Nr. 203 (Gmünd—Prag) auch für den Winterdienst beibehalten"

und stimmt die Versammlung diesem Antrag zu.

Ausserdem spricht das Mitglied Adalbert Kocourek den Wunsch aus, es möge der Zug Nr. 5/205 Wien—Prag wie früher in der Station Sobieslau anhalten und die Züge Nr. 2053 und 2054 zwischen Neuhaus und Ober-Čerekwe wenigstens noch ein Jahr lang im Betriebe belassen werden.

Zur Gruppe III empfiehlt der Referent namens des Ausschusses folgenden im Ausschusse gestellten Antrag zur Annahme:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge von Lemberg nach Itzkany zu vergrössern und den zweiten Schnellzug bis Itzkany weiter zu führen."

Nach eingehender Begründung des Antrages durch das Mitglied Dr. Arthur Nimhin wird derselbe dem Eisenbahnministerium zur Würdigung überwiesen.

Der sonach zur Verhandlung gelangende Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt 5 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personenverkehr zwischen Brody und Krasne durch Einführung eines Schnellzugs- und eines Personenzugspaares, sowie durch Beistellung directer Wagen auch III. Classe bei allen fahrplanmässigen zur Personenbeförderung bestimmten Zügen entsprechend den thatsächlichen Bedürfnissen auszugestalten"

wird nach dem Antrage des Referenten — als durch die Frequenz- und Verkehrsverhältnisse nicht berechtigt — abgelehnt.

Ebenso werden die Anträge des Mitgliedes Gottlieb Boudy (Punkt 6b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

1. den Personenzug Nr. 613, welcher von Zditz nur bis Přibram fährt, künftig bis Pisek, eventuell bis Protivin zu führen;

2. den Personenzug Nr. 617, welcher von Zditz nur bis Přibram fährt, künftig bis Pisek, eventuell bis Protivin zu führen;

3. um Einführung eines Abendzuges von Ražice nach Tabor;

4. um Abänderung der Fahrordnung bezüglich der Strecken Ražice—Tabor und Wodňan—Prachatitz,"

— als den Verkehrsverhältnissen dermalen nicht entsprechend — abgelehnt, wobei der Referent insbesondere rücksichtlich des sub Punkt 3 gestellten Antrages bemerkt, dass ein Abendzug nach Tabor bereits früher activirt war, aber über Wunsch der Bevölkerung aufgehoben wurde.

Rücksichtlich der Anträge des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt 9a und b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

1. Die Weiterführung der Züge Nr. 601 und 602 auf der Strecke Neumarkt-Kallham—Simbach einleiten zu wollen;

2. mit den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die entsprechenden Vereinbarungen zu treffen, dass die Schnellzüge Nr. 126 und 127 der Strecke Simbach—München, welche dermalen keinen Anschluss von und an die Züge der Oesterr. Staatsbahnen haben, derart verkehren, dass selbe an die Züge Nr. 601 und 602 Anschluss erhalten"

theilt der Referent mit, dass der erste Antrag Seitens des Antragstellers im Ausschusse zurückgezogen wurde, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums mitgetheilt hatte, dass die Frage der Herstellung von geeigneten Anschlüssen zwischen den bayerischen Zügen Nr. 126 und 127 und den hierseitigen Postzügen Nr. 11 und 12 über Simbach studirt wird.

Hingegen wird der zweite Antrag nach den Ausführungen des Referenten mit der Modification angenommen, dass die Erstellung eines Anschlusses an die Züge Nr. 11 und 12 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzustreben sei.

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt 10b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle den Zug Nr. 25/1018, welcher mit 1. Mai auf der Strecke Krakau—Sucha in die Fahrordnung aufgenommen wurde, bis 25. Juni, ab welchem Tage der Badezug Nr. 23/1014 in Verkehr gesetzt wird, ebenso ab 15. September, mit welchem Tage genannter Zug zu verkehren aufhört, bis zur Station Mszana-Dolna weiter zu führen gestatten"

wurde nach Mittheilung des Referenten im Ausschusse zurückgezogen, nachdem der Regierungsvertreter die Abstellung der dem Antrage zugrunde liegenden Uebelstände zusagte.

Der Antrag des Mitgliedes Julius Ritter von Gomperz (Punkt 12 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle seinen massgebenden Einfluss dahin geltend machen, dass der Zug Nr. 2708 der Strecke Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft früher gelegt und dass der Zug Nr. 2707 der gleichnamigen Strecke auf eine spätere Zeit verlegt werde"

wird dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 13b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass der um 9 U. 45 M. Abds. von Eger nach Prag abgehende Personenzug Nr. 10 noch während der Sommerfahrordnung 1897 später gelegt werde, um den Anschluss an den um 9 U. 54 M. Abds. von München in Eger eintreffenden Zug herzustellen"

wird trotz eingehender Befürwortung durch den Antragsteller dem Antrage des Referenten gemäss abgelehnt, weil nach den Ausführungen des Regierungsvertreters Herrn Ministerialrathes Gustav Gerstel durch ein Früherlegen des Zuges eine Reihe wichtiger Anschlüsse verloren ginge, eine Beschleunigung desselben nicht thunlich und im Sommerdienste ein früheres Ankommen des bayerischen Zuges unmöglich sei, die Bayerischen Staatsbahnen aber zugesagt haben, die Früherlegung ihres Zuges zu studiren.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 13c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass die aus der Schweiz über München, dann von Paris über Stuttgart und von Frankfurt a. M. über Nürnberg in Markt-Redwitz um 11 U. 7 M. eintreffenden zwei Schnellzüge thunlichst früher gelegt werden und dass der als Anschlusszug von Redwitz nach Eger verkehrende bayerische Personenzug auf der Buschtěhrader Eisenbahn eine Fortsetzung wenigstens bis Karlsbad finde"

wird dem Antrage des Referenten gemäss der Regierung zum Studium abgetreten, wobei aber hervorgehoben wird, dass die grossen Schwierigkeiten in Bayern und die späte Ankunftsstunde des verlangten Anschlusszuges in Karlsbad die Erfüllung des Wunsches sehr schwer gestalten.

Der Antrag der Mitglieder Ladislaus Gubrinowicz und Ignaz Russmann betreffend Erstellung einer Nacht-Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Lemberg durch Verlegung der Züge Nr. 3 und 4 (Punkt 15 der Tagesordnung) wird nach eingehender Begründung durch den Antragsteller Ignaz Russmann nach dem Antrage des Referenten dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen abgetreten, möglichst bald diesbezügliche Studien anzustellen und in eine wohlwollende Beurtheilung der Angelegenheit einzutreten.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 18b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium geruhe, auf der Linie der Kaiser Franz Josef-Bahn in der Strecke Prag—Wien einen zweiten Localschnellzug baldigst anzuordnen, welcher von Prag circa um 7 U. Früh nach Wien abgehen würde“

wird nach ausführlicher Begründung durch den Antragsteller den Ausführungen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung überwiesen.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt 20a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frage der Schaffung:

1. eines von Ziegenhals über Jägerndorf—Troppau nach der Nordbahnstation Schönbrunn zum Anschlusse an den Nordbahn-Schnellzug Nr. 6 verkehrenden beschleunigten Personenzuges, eventuell Schnellzuges, sowie des entsprechenden Gegenzuges;

2. eines beschleunigten Personenzuges, eventuell Schnellzuges von Olmütz nach Jägerndorf und vice versa zum Anschlusse an den sub 1) beantragten beschleunigten Personenzug, eventuell Schnellzug nach beiden Richtungen gegen Ziegenhals und gegen Troppau—Schönbrunn einem ernsten Studium zu unterziehen und die auf Herstellung vorstehend erwähnter beschleunigten Zugsverbindungen abzielenden Wünsche der schlesischen Bevölkerung ihrer Erfüllung womöglich zuzuführen“

beantragt der Referent namens des Ausschusses und beschliesst die Versammlung:

„Der Antrag ist wegen der sehr bedeutenden Kosten und wegen der Unmöglichkeit, beschleunigte Personenzüge auf diesen Linien zu führen, dermalen nicht erfüllbar, doch wird derselbe dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zum weiteren Studium abgetreten.“

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt 20b der Tagesordnung):

„Der hohe Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei zwischen Troppau und Würbenthal die bestehende Fahrordnung derart zu ändern, dass die gegenwärtig für die aus Troppau und Umgebung, sowie aus Jägerndorf und Umgebung kommenden Passagiere bestehenden Stilllager in der Station Ebersdorf von 1 Stunde 28 Minuten und 1 Stunde 41 Minuten aufgehoben werden“

hat laut Mittheilung des Referenten seine Erledigung dadurch gefunden, dass Seitens des Regierungsvertreters im Ausschusse erklärt wurde, dass diesem Wunsche theilweise bereits entsprochen wurde, indem der Zug Nr. 1524 täglich bis Erbersdorf mit directem Anschluss nach Würbenthal in Verkehr kommt.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt 23c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine Verbesserung der Winterfahrordnung 1897/98 für die Strecke Graz—Fehring in der nachstehenden Art zu veranlassen:

1. die Schnellzüge Nr. 1 und 2, sowie der Personenzug Nr. 15 mögen aufgelassen werden und an ihrer Stelle ein beschleunigter Personenzug mit Waggons I., II. und III. Classe eingeführt werden, der in allen Stationen und Haltestellen der Strecke Graz—Fehring anzuhalten, in Graz um 5 U. 50 M. Früh abzugehen und um 9 U. 53 M. Abds. dahin zurückzukehren hätte;

2. an Stelle des aufzulassenden Personenzuges Nr. 15 möge um 10 U. 4 M Abds. von Graz nach Fehring ein Personenzug abgehen, der zurück als Personenzug Nr. 18 zu verwenden wäre;

3. für die Localstrecke Graz—Gleisdorf möge ein Gütereilzug mit Personenbeförderung eingeschaltet werden mit der Abfahrt von Graz um 12 U. 22 M. Mittags und mit der Rückkehr nach Graz um 5 U. 13 M. Nm. Die anderen bisherigen Züge wären beizubehalten“

wird dem Antrage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zum Studium überwiesen.

Der Antrag des Mitgliedes Anton Schumacher (Punkt 26a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ehestens die Verfügung zu treffen, dass der Personenzug Nr. 11 wie bisher in der Haltestelle „Rattenberg“, der grössten und verkehrswichtigsten Ortschaft des unteren Innthales, wieder anhalte“

wurde laut Mittheilung des Referenten zurückgezogen, da die betreffende Verfügung bereits ergangen ist. Ersatzmitglied Hermann Hueber dankt Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister für die rasche Erledigung dieser Angelegenheit.

Zwei weitere Anträge des Mitgliedes Anton Schumacher (Punkt 26b und c der Tagesordnung):

1. „Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Führung eines Tagesschnellzuges Triest—Innsbruck über Tarvis und vice versa ins Auge zu fassen und die Verhandlungen hierüber mit der Südbahn einzuleiten“;

2. „Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft veranlassen zu wollen, einen zweiten Tagesschnellzug über den Brenner derart einzuführen, dass derselbe, zwischen 6 und 7 Uhr Früh von München abgehend, circa 9 U. Abds. in Mailand, und umgekehrt circa 9 U. Früh von Mailand abgehend, um 11 U. Nachts in München eintreffen könnte und in Verona geeignete Anschlüsse nach Venedig erhalte“

werden dem Antrage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung und Verhandlung überwiesen.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28d der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, das Gesuch der Gemeindevorstehung Köstendorf wegen Anhaltens der Personenzüge beim Wächterhaus 364, Ortschafts-Nr. 51, in zustimmendem Sinne geneigtest zu erledigen.“

wurde laut Mittheilung des Referenten in Folge der vom Regierungsvertreter gegebenen Aufklärungen im Ausschusse zurückgezogen.

Ueber den weiteren Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28e der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dem wiederholten Ansuchen der Gemeinde Eben wegen Anhaltens des Schnellzuges Nr. 2201 und bedingter Aufnahme von Personen in der Station Eben in der Richtung Bischofshofen—Salzburg und Bischofshofen—St. Johann im Pongau, um sowohl die Landeshauptstadt Salzburg wie den Gerichtssprengel St. Johann in einem Tage geschäftlich absolviren zu können, geneigtest Folge zu geben“

wird, nachdem sich der Antragsteller wärmstens für den Antrag eingesetzt hat, zur Tagesordnung übergegangen, da die betreffende Eingabe der Handels- und Gewerbekammer Salzburg, welche dem Antrage zur Begründung diente, bereits ihre Erledigung dahin gefunden hat, dass ein Localzug von Eben nach Bischofshofen mit Anschluss nach Salzburg und St. Johann im Pongau zur Einführung gelangen wird.

Ein dritter Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28f der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Schnellzüge Nr. 107 und 108 vom Juni oder Juli 1897 ab wie im Vorjahre in Hallein, behufs Benützung dieser Züge auch von Hallein, halten zu lassen“

wird trotz eingehender Befürwortung durch den Antragsteller, und nachdem derselbe wenigstens um die bedingte Aufnahme von Passagieren in Hallein angesucht hat, dem Antrage des Referenten gemäss dermalen im Interesse des Schnellzugsverkehres abgelehnt, da Seitens des Regierungsvertreters, Herrn Ministerialrathes Gustav Gerstel, noch insbesondere darauf hingewiesen wird, dass den Bewohnern von Hallein die Benützung der in Frage stehenden Schnellzüge ohnedies dadurch ermöglicht ist, dass kurz vor, beziehungsweise nach denselben Personenzüge verkehren, welche in Hallein anhalten und die Verbindung mit der nächsten Schnellzugsstation vermitteln.

Der Antrag des Mitgliedes Eugen Freiherr v. Styrcea (Punkt 29 b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ehestens Veranlassung zu treffen, dass bei den Zügen Nr. 2653/2753 und 2754/2654 der Strecke Hliboka—Karapcziu—Czudin der circa anderthalbstündige Aufenthalt in der Zwischenstation Karapcziu auf das aus Verkehrsrücksichten erforderliche Mindestausmass abgekürzt werde“

wird nach dem Antrage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung überwiesen; desgleichen die Anträge des Mitgliedes Alphons Ritter v. Widmann-Staffelfeld (Punkt 30 a und b der Tagesordnung):

„Es möge veranlasst werden, dass:

a) der Südbahn-Schnellzug Nr. 4, welcher um 1 U. 53 M. von Bozen nach Ala verkehrt, wie bisher in den Haltestellen „Leiters“ und „Margreid“, und zwar noch während der Sommerfahrordnung 1897 anhalte;
b) der sogenannte Bozner Marktzug, welcher jeden Samstag von Trient (ab 6 U. 10 M.) nach Bozen (an 8 U. 4 M.) verkehrt, fortan täglich, allenfalls mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, eingeleitet werde“.

Der Referent Alfred Ritter v. Lindheim berichtet sohin über die in der Sitzung vom 26. Mai l. J. dem Ausschusse für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten zur Vorberathung überwiesenen Dringlichkeitsanträge und stellt im Hinblicke auf die grosse Anzahl derselben das Ersuchen, in Hinkunft die Anträge womöglich früher einzubringen, da sonst eine erspriessliche Berathung der Anträge und insbesondere die Zuziehung von Vertretern der Privatbahnen zu den Ausschussverhandlungen unmöglich gemacht und so die Thätigkeit und der Einfluss des Staatseisenbahnrathes geschwächt werde.

Hieran anschliessend stellt das Mitglied Moriz Orel den Antrag, es sollten behufs Entlastung des Staatseisenbahnrathes nur solche Fahrordnungsangelegenheiten vor den Staatseisenbahnrath gebracht werden, welche Seitens des Eisenbahnministeriums bereits eine abweisliche Erledigung erfahren haben. Nachdem aber sowohl Seitens der Mitglieder Wilhelm Boschan, Alfred Ritter v. Lindheim und Dr. Arthur Nimhin als Seitens Seiner Excellenz des Herrn Vorsitzenden klargelegt wird, dass dieser Antrag eine Beschränkung des statutenmässig gewährleisteten Antragstellungsrechtes der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes involvire, wird der Antrag von dem Mitgliede Moriz Orel wieder zurückgezogen.

Hierauf werden der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Josef Gröger:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass diese die ab 1. Mai 1897 aufgelassene III. Wagenclasse bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 noch in diesem Sommer wieder einführe,“

der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Samuel Jenny:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der internationalen Conferenz der Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltungen noch für den diesjährigen Sommerfahrplan Schiffsanschlüsse zu dem um 2 U. 12 M. Nm. in Friedrichshafen ankommenden und zu dem um 1 U. 45 M. von dort abgehenden Eilzug zu erwirken,“

der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Franz Pirko:

„Der hohe Staatseisenbahnrath geruhe, das facultative Halten der Schnellzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insbesondere aber des Schnellzuges Nr. 5/n in der Station Laa an competenter Stelle zu beantragen,“

der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Victor Wilhelm Russ:

„Die hohe Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass der Zug Nr. 460 der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Sommer und Winter von Bodenbach bis Bauschowitz verkehre,“

der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Julius Ritter v. Gomperz:

„Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, Einfluss auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zu nehmen, dass für den von Brünn nach Prerau verkehrenden Personenzug Nr. 927, welcher derzeit um 10 U. 50 M. Nachts von Brünn abgeht und um 1 U. 26 M. Nachts in Prerau einlangt, ein Anschluss an den derzeit in Prerau um 1 U. 4 M. Nachts eintreffenden Wien-Krakauer Schnellzug Nr. 3 erstellt werde,“

endlich die Dringlichkeitsanträge des Ersatzmitgliedes Heinrich Leminger:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht:

a) auf der Linie der ehemaligen Böhmischen Westbahn möglichst bald, und zwar noch in der Sommerszeit ein neues Zugspaar derart einzuführen, dass die Ankunft in Prag Nachmittags, spätestens um 6 U. Abds. und die Abfahrt von Prag um circa 11 U. Vm. erfolge, damit dadurch der Anschluss an die Schnellzüge der Linie Wien—Pilsen—Eger Nr. 3 und 4 in Pilsen erzielt werde;
b) zu veranlassen, dass der Schnellzug Nr. 2 der Strecke Pilsen—Budweis in Pilsenetz anhalte und, wenn dies nicht möglich, die Einführung eines neuen Localzuges zwischen Pilsen und Pilsenetz in der Zeit von 11 bis 12 U. Nachts;
c) zwischen Pilsen und Rokycan an der Strecke der ehemaligen Böhmischen Westbahn einen Nachtlocalzug derart einzuführen, dass die Abfahrt von Pilsen um 12 U. Nachts erfolgt;
d) bei dem Personenzuge Nr. 320, der von Pilsen um 7 U. 55 M. Früh abgeht, in der Personenhaltestelle Zábĕla das Aussteigen der Passagiere, jedoch nur für die Sommersaison, zu bewilligen“

dem Antrage des Referenten gemäss dem k. k. Eisenbahnministerium zur Einleitung der Erhebungen und Mittheilung des Ergebnisses in der nächsten Session überwiesen.

Nachdem hiemit die Verkehrs- und Fahrordnungs-Angelegenheiten erschöpft sind, unterbricht Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die Sitzung und beraumt deren Fortsetzung auf 3 Uhr Nachmittags an.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung constatirt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zunächst, dass die nach § 6, al. 2, zur Beschlussfähigkeit des Staatseisenbahnrathes erforderliche Anzahl von Mitgliedern anwesend sei, und ertheilt sohin dem vom Ausschusse für **commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes** zum Referenten für den Gütertarif gewählten Mitgliede Alfred Deutsch das Wort.

Derselbe referirt zunächst gemeinsam über die hinsichtlich der Tarifirung des Artikels „Kunstdünger“ vorliegenden Anträge. Es sind dies:

1. der Antrag des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt 3 des Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Tarif für Kunstdünger auf den westlichen Linien dahin abzuändern, dass derselbe jenem der östlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizien und Bukowina) gleichgestellt ist“:

2. der Antrag des Mitgliedes Carl Graf Belrupt-Tissac (Punkt 4 b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium ist dringend anzugehen, für den Transport von Kunstdünger eine ausgiebige Ermässigung in den Tarifen eintreten zu lassen“;

3. der Antrag des Mitgliedes Dr. Josef Grus (Punkt 14 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für Transporte von Thomasmehl von den böhmischen Thomaswerken ab den Stationen Teplitz-Waldthor und Bubenč auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei Aufgabe von 10.000 kg den Ausnahmetarif II und bei Aufgabe von 5000 kg den Ausnahmetarif I zur Anwendung gelangen zu lassen und auf die Privatbahn-Verwaltungen dahin zu wirken, dass auch diese Thomasmehl auf Grundlage eines dem Ausnahmetarife II, bezw. I entsprechenden Tarifes verfrachten“;

4. der Antrag des Mitgliedes Franz Obratschai (Punkt 21 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Kunstdünger bestehenden Frachtsätze auch auf die westlichen Linien auszudehnen und dahin zu wirken, dass auch die Privatbahnen die gleichen Frachtsätze für Kunstdünger einführen“;

5. der Antrag des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher (Punkt 24 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle mit allem Nachdrucke dahin einwirken, dass auf sämmtlichen Bahnen des Reiches für künstliche Düngemittel die zulässigste Verbilligung der Bahntarifsätze sobald als möglich eintrete“;

6. die Anträge des Mitgliedes Carl Seydel (Punkt 27 a, b und c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium möge veranlassen:

a) dass nicht nur auf allen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sondern auch auf den Privatbahnen Oesterreichs der Frachtsatz für Kunstdüngemittel jeder Art in gleicher Weise herabgesetzt, bezw. dieselben Normen und Tarife auch für Mähren und die westlichen Provinzen eingeführt werden, welche bei den Ungar. Staatseisenbahnen und auf den galizischen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bereits in Kraft stehen (Ausnahmetarif IX);

b) dass bei Uebergang eines Wagens auf andere Bahnen ein einheitlicher nach der Gesammtlänge der zurückgelegten Strecke bemessener Einheitstarif berechnet werde, und

c) dass Chilisalpeter und schwefelsaures Ammoniak, also die wichtigsten und nahezu einzig in Betracht kommenden Stickstoffdüngemittel, wenn sie nachweislich zu Düngungszwecken Verwendung finden, von den Begünstigungen des Ausnahmetarifes für Kunstdünger nicht ausgeschlossen werden, sondern zu demselben Tarifsatze wie andere Kunstdüngemittel befördert werden“.

Zu diesen Anträgen stellt der Referent namens des Ausschusses folgenden Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die geeigneten Schritte zu veranlassen, dass die in die Position D 15 eingereihten Düngemittel derart declassificirt werden, dass die höherwerthigen Düngemittel im Specialtarife 3 belassen würden, dagegen für die minderwerthigen Düngemittel und für die Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation ein 20percentiger Nachlass von den Sätzen des Specialtarifes 3 gewährt würde. Die Artikel „schwefelsaures Ammoniak“ und „Chilisalpeter“ wären in den Specialtarif 3 zu versetzen“

indem er zugleich ausführt, dass durch diese Fassung den Wünschen der Antragsteller im Wesentlichen Rechnung getragen würde, wobei aber auch die Rohstoffe für die Düngerfabrikation einbezogen wären und auch jenen Landwirthen geholfen würde, deren Grundstücke in von Privatbahnen oder Localbahnen durchzogenen Gebieten gelegen sind.

In der sich hierauf entwickelnden Debatte spricht sich das Mitglied Adalbert Kocourek für den Ausschussantrag aus, während die Mitglieder Alexander Adler, Franz Obratschai und Carl Seydel für die von ihnen gestellten Anträge in der ursprünglichen Fassung eintreten, nachdem sie eine weitergehende Ermässigung der Tarife für Kunstdüngemittel involviren und daher für die Landwirthschaft günstiger seien. Den Ausführungen der letzteren schliessen sich auch die Mitglieder Dr. Thaddäus Pilat und Max Ritter von Mersi (welch letzterer eine Combination des Ausschussantrages mit dem Antrage Adler, bezw. Obratschai als das Vortheilhafteste empfiehlt, nachdem der Ausschussantrag bei Entfernungen bis 300 km günstiger wäre), sowie das Ersatzmitglied Theodor Rhomberg an.

Obgleich Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister erklärt, dass der Ausschussantrag im Falle der Annahme weit mehr Aussicht auf thatsächliche Durchführung habe, da die Einführung des auf den östlichen Linien giltigen Tarifes für Düngemittel auch auf den westlichen Linien einen Ausfall in den Einnahmen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von nahezu einer halben Million bedeuten würde und auch die österreichischen Privatbahnen sich zu einer so weitgehenden Ermässigung kaum bereit finden dürften, und obwohl der Referent wiederholt wärmstens für die Annahme des Ausschussantrages eintritt, ergibt sich bei der Abstimmung über denselben Stimmengleichheit und erscheint derselbe sohin nach § 6, Alinea 3, als abgelehnt.

Es gelangt nun, nachdem das Mitglied Alexander Adler seinen Antrag auch auf die Privatbahnen ausgedehnt hat, wodurch er mit dem Antrage Obratschai identisch wird, und auch das Mitglied Carl Seydel constatirt hat, dass sich sein Antrag mit dem Antrage des Mitgliedes Franz Obratschai vollkommen decke, der letztere zur Abstimmung und wird mit Stimmenmehrheit angenommen.

Hierauf theilt der Referent mit, dass der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt 7 b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle dahin wirken, dass der inländische Dachschiefer auf allen inländischen Eisenbahnen den Producten der concurrirenden Cementindustrie tarifarisch gleichgestellt wird und dass die Tarifbestimmung betreffend die Berechnung nach dem Ladegewichte entfällt“

in Folge der Seitens des Regierungsvertreters im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass der Artikel „Dachschiefer“ aus den nach dem Ladegewichte tarifirenden Artikeln eliminirt werden solle, und dass auch der weitere Wunsch Aussicht auf Gewährung habe, vom Antragsteller zurückgezogen wurde.

Zu dem Antrage der Mitglieder Wilhelm Briess und Max Mauthner (Punkt 8 der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit Rücksicht auf die Activirung der seit 1. Jänner 1897 in Kraft getretenen deutschen Ausnahmetarife:

1. auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach allen Exportrichtungen für Malzsendungen besonders billige Ausnahmetarife einzuführen;

2. bei sämmtlichen österreichischen Privatbahnen und bei der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf gleiche Massnahmen hinwirken zu wollen“

stellt der Referent namens des Ausschusses folgenden Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit den Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues in Verhandlung zu treten, um jene Massnahmen zu ergreifen, welche geeignet sind, die Gefahren, welche den österreichischen Malzexport in Folge der Zoll- und Tarifmassnahmen Deutschlands bedrohen, von demselben abzuwenden. Diese Massnahmen sollen mit thunlichster Beschleunigung möglichst vor der nächsten Gerstenernte getroffen werden."

Dieser Antrag des Referenten findet nach ausführlicher Befürwortung durch den Antragsteller Wilhelm Briess, welcher sich auch das Mitglied Carl Seydel anschliesst, die Zustimmung der Versammlung.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt 10 c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluss in geeigneter Weise dahin geltend zu machen, dass zwischen den in Galizien gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Güterverkehr bei ganzen Wagenladungen der Durchrechnungstarif zur Anwendung gelange"

stellt der Referent namens des Ausschusses folgende Anträge:

1. „Im Interesse der ostgalizischen Holzproducenten wird an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die Bitte gerichtet, dahin wirken zu wollen, dass für den Holzverkehr zwischen den in Galizien gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich Wien andererseits derartige Frachtsätze erstellt werden, durch welche der Concurrenz der ungarischen Holzproducenten in dem bezeichneten Absatzgebiete mit Erfolg begegnet werden könne" und

2. „das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frage betreffs Durchrechnung der Gütertarife sowohl des östlichen als auch des westlichen Staatsbahnnetzes mit den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einem eingehenden Studium zu unterziehen und dem Staatseisenbahnrathe über das Resultat in der nächsten Session Mittheilung zu machen."

Beide Anträge, von denen laut Mittheilung des Referenten der erste den Intentionen des ursprünglichen Antragstellers entspricht, während der zweite der Initiative des Mitgliedes Adalbert Kocourek entsprang, finden die Zustimmung der Versammlung.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt 13 d der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium zu erwirken, dass der ab 1. April 1897 auf den Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen eingeführte ermässigte preussische Rohstofftarif auch auf die Braun- und Steinkohle aus Oesterreich ausgedehnt werde"

und zu dem Antrage des Mitgliedes Gottfried Hüttemann (Punkt 17 der Tagesordnung):

„Es sei zur Aufrechthaltung des Kohlenverkehres nach dem Auslande der bereits bestehende Exporttarif, bezw. Ausnahmetarif IX im General-Gütertarif auch auf Kohle auszudehnen und auf folgender Basis aufzubauen:

Für Distanzen bis 75 km von den österreichischen Grenzstationen ab sind 2·2 Goldpfennige pro Tonnenkilometer + 7 Mark Manipulationsgebühr für 10 t, und für Distanzen über 75 km von den österreichischen Grenzstationen sind 2·2 Goldpfennige pro Tonnenkilometer + 4 Mark Manipulationsgebühr für 10 t von den am Transporte betheiligten österreichischen Bahnen einzuheben",

über welche beiden Anträge der Referent gemeinsam referirt, beantragt derselbe namens des Ausschusses:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilungen der Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums zur Kenntniss, nach welchen dasselbe bereits die Einleitung getroffen hat, dass an die deutschen Regierungen das Ersuchen gerichtet werde, die Frachtsätze des deutschen Rohstofftarifes mit der üblichen Kürzung einer halben Expeditionsgebühr (3·5 Pfennig pro 100 kg auch dem Kohlenexport aus Oesterreich im Wege der directen Tarife einzuräumen, und wird das hohe k. k. Eisenbahnministerium dringend ersucht, die bezüglichen Verhandlungen mit thunlichstem Nachdrucke weiterzuführen."

Auch dieser Antrag des Referenten findet die Zustimmung der Versammlung.

(Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister überträgt den Vorsitz an Seine Excellenz den Herrn k. k. Sectionschef Dr. Heinrich Ritter von Wittek, welcher die Verhandlungen bis zum Schlusse der Sitzung leitet.)

Zu dem Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek betreffend Ausscheidung gedörrter oder getrockneter Rübenschnitze aus jenen Artikeln, für welche in ganzen Wagenladungen die Fracht stets mindestens nach dem Ladegewichte des für den Transport beigestellten Wagens berechnet wird (Punkt 19 a der Tagesordnung) beantragt der Referent:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass der Artikel gedörrte oder getrocknete Rübenschnitze, Position Z. 13, aus dem Verzeichnisse jener Güter, für welche die Fracht nach dem Ladegewichte der beigestellten Wagen berechnet wird, eliminirt werde."

Die Versammlung schliesst sich diesem Antrage an.

Zu dem Antrage desselben Mitgliedes (Punkt 19 b der Tagesordnung) betreffend Aenderung der Tarifirung des Artikels Hopfen für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief in dem Sinne, dass der unter Position 10 der sperrigen Güter, welche in die Wagenladungsclassen eingereiht sind, angeführte Zusatz bei diesem Artikel folgenden Wortlaut erhält:

„Hopfen in Ballen cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Eigengewicht pro Ballen oder bei Zahlung der Fracht für Ballen unter 100 kg Eigengewicht für ein auf 100 kg aufgerundetes Gewicht pro Ballen, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern tarifirt bei Aufgabe von Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief nach der Normalclasse I"

beantragt der Referent:

„Der Antrag des Mitgliedes Herrn Kocourek betreffend die Tarifirung des Artikels Hopfen wird dem k. k. Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen abgetreten, mit den Eisenbahn-Verwaltungen in neuerliche Verhandlungen über die beantragte Aenderung einzutreten."

Die Versammlung tritt diesem Antrage bei.

Zu dem weiteren Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek betreffend Zusammenstellung der Gebühren für Güteravisirung durch Boten in den einzelnen Stationen und Aufnahme derselben in den Localtarif (Punkt 19 c der Tagesordnung) beantragt der Referent:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Aufnahme einer Bestimmung in dem Tariftheile I zu veranlassen, wonach an Gebühren für die Zustellung der Avisi ausserhalb des Stationsbereiches nur die jeweiligen Beträge für Zustellung von Privattelegrammen zur Einhebung gelangen, sofern nicht in einzelnen Fällen besondere Begünstigungen gegenüber diesen Gebühren zugestanden werden. Die Höhe der Gebühren wäre in den einzelnen Stationen durch Anschlag zu verlautbaren."

Auch diesem Antrage stimmt die Versammlung bei.

Es kommt noch ein vierter Antrag des Mitgliedes Adalbert Kocourek betreffend Hinausgabe von Neuauflagen der Localgütertarife der Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, welch letztere Bahnverwaltung zu bewegen wäre, ihren Gütertarif dem Tariftheile I zu accomodiren (Punkt 19 d der Tagesordnung), zur Verhandlung, und beantragt hiezu der Referent:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Eisenbahn-Verwaltungen zu veranlassen, Neuauflagen ihrer Localtarife erscheinen zu lassen, insoweit diese durch eine grössere Anzahl von Nachträgen an Uebersichtlichkeit verloren

haben. Weiters mögen jene Eisenbahnen, deren derzeit giltige Localtarife vergriffen sind, aufgefordert werden, ehestens Neuauflagen ihrer Localtarife herauszugeben."

Auch dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt 20 c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Verfügung zu treffen, dass Bahnfrachtsendungen nicht ausschliesslich dem im Frachtbriefe angegebenen Empfänger zu avisiren sind, sondern über dessen schriftlichen und genauen Auftrag an die von ihm angegebene Ordre avisirt werden dürfen"

beantragt der Referent:

„Der Antrag des Mitgliedes Lemach, welcher vom Antragsteller dahin präcisirt wurde, dass bei Sendungen an die Adresse des Aufgebers Parteiverfügungen unmittelbar durch die Empfangsstation getroffen werden können, wird dem hohen k. k. Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen abgetreten, mit den Eisenbahnen Verhandlungen darüber einzuleiten, dass dem in dem Antrage näher ausgeführten Wunsche, welcher anerkanntermassen einem thatsächlichen Bedürfnisse verschiedener Interessentenkreise entspricht, thunlichst Rechnung getragen werde."

Dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Die Behandlung des Antrages des Mitgliedes Dr. Alexander Peez (Punkt 22 der Tagesordnung):

„Es möge die wirthschaftliche und finanzielle Zweckdienlichkeit des Ausnahmetarifes III einer neuerlichen Prüfung unterzogen und zu diesem Behufe ein Subcomité des Ausschusses für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes gewählt und mit den vorbereitenden Erhebungen betraut werden"

wird, nachdem der Antragsteller weder im Ausschusse noch im Plenum erschienen ist, um seinen Antrag zu begründen, dem Antrage des Referenten gemäss der Behandlung in der nächsten Session vorbehalten.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher (Punkt 24 b der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle behufs wirksamer Bekämpfung der unserer Obstzucht aus der amerikanischen Massenconcurrenz drohenden Gefahr auf eine Verbilligung der Frachtsätze für die Ausfuhr des österreichischen Obstes hinwirken"

wird, nachdem sowohl der Referent als die Mitglieder Gottfried Schenker und Dr. Samuel Jenny darauf hinwiesen, dass der österreichische Obstexport die Concurrenz des amerikanischen Obstes in keiner Weise zu fürchten habe, da sich letzteres zur Mostbereitung, wozu das österreichische Obst hauptsächlich verwendet werde, nicht eigne und mit den besseren Sorten des österreichischen Obstes schon gar nicht concurriren könne, trotz lebhafter Befürwortung des Antrages durch den Antragsteller Dr. Heinrich Reicher und das Mitglied Philipp Wertheimer, dem Antrage des Referenten gemäss von der Versammlung abgelehnt.

Zu dem weiteren Antrage des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher (Punkt 24c der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle der Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft empfehlen, wie bis zum 1. Jänner 1897 auch fernerhin zu gestatten, dass die Beförderung von Gütern theils als Eilgut, theils als Frachtgut zulässig sei"

bemerkt der Referent, dass derselbe in dieser Fassung, weil im Widerspruche zu den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement stehend, keine Aussicht auf Durchführung habe, und stellt namens des Ausschusses den Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft veranlassen, die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Friedauwerk, Niklasdorf, Egidi-Tunnel und Kötsch für den Frachtstückgutverkehr auszudehnen"

nachdem hiedurch den dem ursprünglichen Antrage zugrunde liegenden Beschwerden abgeholfen werde.

Die Versammlung tritt dem Antrage des Referenten bei.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Seydel (Punkt 27 d der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass auf allen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen nach allen Exportrichtungen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps, Malz und Mühlenerzeugnissen eingeführt werden, wie solche die deutschen Ausnahmetarife von Jänner und Februar 1897 enthalten, und dahin wirken, dass bei sämmtlichen österreichischen Privatbahnen und bei der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gleiche Massnahmen getroffen werden"

erscheint hinsichtlich der Begünstigung des Malzexportes durch Punkt 8 der Tagesordnung erledigt und wurde im Uebrigen laut Mittheilung des Referenten nach den im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen, wobei sich derselbe vorbehalten hat, wenn es sich um Begünstigung einzelner Relationen handelt, an das k. k. Eisenbahnministerium heranzutreten.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28 g der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Petitionen der Sägeindustriellen des Kronlandes Salzburg an das k. k. Handelsministerium einer eingehenden Prüfung und Würdigung in der Richtung einer Herabsetzung der Frachtsätze für Rundholz im Localverkehre, dagegen Hinaufsetzung der Fracht für Rundholz für Destinationen nach Deutschland, zu unterziehen, um die bedeutende Zollgebührendifferenz für Schnittwaaren gegenüber Rundholz einigermassen zu paralysiren"

wird nach den Ausführungen des Referenten abgelehnt.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt 28 h der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, anzuordnen, dass bei Sendungen von „Zinkblech" in losen Tafeln oder in Rahmen geschlagen bei den Verladestationen nur reine, säurefreie, gedeckte Waggons in Verwendung genommen werden dürfen, um dieses gegen Oxydation zu schützen"

wurde laut Mittheilung des Referenten in Folge der Seitens des Vertreters des k. k. Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass das Eisenbahnministerium in jedem zur Anzeige gelangenden Falle sofort einzuschreiten bereit sei, vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Referent berichtet sodann über die dem Ausschusse in der Sitzung vom 26. Mai 1897 zur Vorberathung überwiesenen Dringlichkeitsanträge, und zwar zunächst über den Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Carl Seydel:

„Die täglich zunehmende Einengung des Viehtransportes, die dadurch bedingte Ueberfluthung der inländischen Viehmärkte einerseits und die Hemmung und Erschwerung der Viehtransporte andererseits machen es dringend nothwendig, dass die Tarife herabgesetzt und überhaupt wesentliche Erleichterungen beim Viehtransporte von Seiten der Eisenbahnverwaltungen gewährt werden."

Dieser Antrag hat laut Mittheilung des Referenten seine Erledigung im Ausschusse durch die Erklärung des Vertreters des Eisenbahnministeriums gefunden, dass die Viehtarife im Allgemeinen ohnedies ausserordentlich niedrig seien, und das Eisenbahnministerium im Uebrigen bereit sei, von Fall zu Fall, wo es nachweislich nöthig sei, Ermässigungen eintreten zu lassen.

Der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Josef Gregor:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass neben der Einbruchstation Itzkany auch andere Einbruchstationen für Borstenvieh aus Rumänien in die Bukowina errichtet werden“

wurde laut Mittheilung des Referenten im Ausschusse zurückgezogen, nachdem diese Angelegenheit im Wesentlichen in das Ressort des Ministeriums des Innern fällt.

Der weitere Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Josef Gregor:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle die Errichtung von Lagerhäusern in der Stadt Sereth möglichst fördern und denselben alle tarifarischen Vortheile, wie sie Nowosielitza besitzt, zuwenden“

wird dem Antrage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten.

Endlich wird der Antrag des Ersatzmitgliedes Johann B. Schmarda:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen die thatsächlich ermittelten Mehrgebühren bei frankirten Sendungen nur gegen Vorlage der Aufnahmsbescheinigungen rückvergütet werden, und im Wege der österreichisch-ungarischen Directorenconferenz ein analoges Vorgehen bei den anderen österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen zu erlangen trachten“

nachdem der Referent erklärt, dass der Ausschuss bei Vorberathung desselben von einer falschen Vorraussetzung ausgegangen sei, über Antrag des Mitgliedes Moriz Orel vertagt, indem sich derselbe bereit erklärt, dass dieser Antrag in der nächsten Session als sein Antrag in Behandlung gezogen werde, nachdem derselbe als Antrag eines Ersatzmannes, wenn letzterer in der nächsten Session nicht einberufen würde, in derselben nicht behandelt werden könnte.

Es gelangt hierauf das Mitglied Adalbert Kocourek zum Worte, welcher namens des Ausschusses für **commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes** über die von diesem Ausschusse vorberathenen, den Personentarif betreffenden Gegenstände referirt, und zwar zunächst über den Antrag des Mitgliedes Carl Graf Belrupt-Tissac (Punkt 4 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium ist anzugehen, die geeigneten Verfügungen zu treffen, damit die Relation Bregenz Station—Dornbirn der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen aus der II. in die I. Zone zurückversetzt werde.“

Obwohl der Referent namens des Ausschusses die Ablehnung beantragt, wird der Antrag in Folge der von dem Ersatzmitgliede Theodor Rhomberg gegebenen Aufklärungen, wonach ein Theil von Dornbirn zu der Haltestelle „Haselstauden“ gravitire, die in der I. Zone von Bregenz gelegen sei, von der Versammlung angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt 7 a der Tagesordnung):

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin zu wirken, dass dieselbe im Personenverkehre auch Permanenzkarten III. Classe ausgebe“

wird nach dem Antrage des Referenten und nach Befürwortung durch den Antragsteller von der Versammlung angenommen. Hingegen wird der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Johann B. Schmarda:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle an sämmtliche an dem combinirbaren Rundreiseverkehre betheiligten Verwaltungen den Antrag auf Concedirung ermässigter Gepäckstarife, welche in dem bestehenden Personentarife auf den einzelnen Coupons für je 5 kg übersichtliche Aufnahme finden sollen, stellen und mit allem Nachdrucke unterstützen“

entsprechend den Ausführungen des Referenten von der Versammlung abgelehnt.

Nachdem hiemit die Tagesordnung erschöpft ist und auch sonst keine weiteren Anträge zur Behandlung vorliegen, spricht Seine Excellenz der Herr Vorsitzende den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, insbesondere aber den Referenten und jenen Herren, welche sich in den Ausschüssen hingebungsvoll um die Sache bemüht haben, namens des Eisenbahnministeriums den besten Dank aus, indem er es als ein gutes Omen für den neuen Staatseisenbahnrath bezeichnet, dass gleich in der ersten Sitzung desselben eine solche Fülle von Anregungen der Initiative der Mitglieder dieser Körperschaft entsprungen sei, und erklärt sodann die Session für geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. Linie Wien—Triest: Umbau des Objectes in km 124·312: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 21. Mai Seitens der k. k. Statthalterei in Graz durchgeführten politischen Begehung den Bauconsens für die Erweiterung des Bahndurchlasses in km 124·312 der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M.-Z. 10.370/IV.]

— (Umlegung von Weichenverbindungen in der Station Kressnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Umlegung der Weichenverbindungen 1, 2, 3 und 4 in der Station Kressnitz der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M.-Z. 11.259/IV.]

— (Linie Bruck—Leoben: Erweiterung der Haltestelle Niklasdorf: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Haltestelle Niklasdorf der Linie Bruck—Leoben der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.020/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung einer Unterfahrt in der Station Franzensfeste: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung einer Unterfahrt in der Station Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.260/IV.]

— (Herstellung einer Verladerampe in der Station Franzensfeste.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Verladerampe in der Station Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala ertheilt. [E.-M.-Z. 11.412/IV.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Project für die Reconstruction der sogenannten Piazzella nuova in Mori.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vorgelegte Project für die Reconstruction der Piazzella nuova in Mori als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Innsbruck ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9770/I.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

23. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Thetis", Capitän R. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

23. Juli, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
26. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
27. „ Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,
28. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
29. „ Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

25. Juli, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

25. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

25. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Flora", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Minerva", Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

28. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

29. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Diana", Capitän V. Gherzmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän . . . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. August, Dampfer „Orion", Capitän B. Cobol, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 9. Juli bei der Firma „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz" Adolf Schebek, Gutsbesitzer in Zrnč, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Alois Ritter von Monriva die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft statt. Der vom Bureauleiter Dr. Isidor Bing erstattete Bericht des Verwaltungsrathes constatirt, dass die Verkehrseinnahmen zwar gegen das Vorjahr um 20 pCt. gestiegen sind, das Endergebniss aber doch kein günstiges genannt werden könne. Der ausschliessliche Localverkehr reiche eben zu einer genügenden Rentabilität nicht hin. Eine solche sei nur vom Transitverkehre zu erwarten. In dieser Richtung könne berichtet werden, dass der Bau der Verbindungsbahn Cervignano-San Giorgio di Nogaro sowohl auf österreichischem als auf italienischem Gebiete im Zuge sei und die Betriebseröffnung voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres werde stattfinden können. Auf der gesellschaftlichen Linie wurden 75.010 Personen und 7489 t Frachten befördert. Die Betriebseinnahmen betrugen 24.293 fl., der Zinsensaldo 113 fl., die Gesammteinnahmen sohin 24.406 fl. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 41.219 fl., die Verwaltungsspesen auf 2344 fl., sohin die Gesammtausgaben auf 43.563 fl. Nachdem der Prioritätendienst 62.036 fl. erforderte, musste die Staatsgarantie in der Höhe von 81.193 fl. in Anspruch genommen werden. Die auf die Prioritätsactien entfallende 4perc. Dividende wurde ausbezahlt. Der Bericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.

Localbahn Plan-Tachau. (Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Tachau unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Böttger und im Beisein des als landesfürstlicher Commissär bestellten Amtsleiters der Bezirkshauptmannschaft Tachau Josef Schöpfer die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Plan-Tachau statt. Bei derselben waren von dem gesammten Actiencapitale von 1085 Actien, bezw. 217.000 fl. 950 Actien, bezw. 190.000 fl. vertreten. Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass im Geschäftsjahre 1896 sowohl der Personen- als auch der Frachtenverkehr eine bedeutende Steigerung erfahren hat. Es wurden 41.329 Personen (gegen 39.068) mit einer Einnahme von 10.019·43 fl. (gegen 9735·75 fl.) befördert, während sich die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre von 18.181·27 fl. auf 23.486·64 fl. hoben. Mehrverfrachtungen sind zu verzeichnen namentlich in Holz, ferner in Consumartikeln, Petroleum und Manufacturwaaren, Minderverfrachtungen in Asphalt, Erzen, Glaswaaren, Mahlproducten, Getreide und Obst. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen 34.561·05 fl., die Betriebsausgaben 18.701·08 fl., der Betriebsüberschuss sohin 15.859·97 fl. Per Kilometer stellten sich die Einnahmen auf 2748 fl. (gegen 2365 fl.), die Ausgaben auf 1487 fl. (gegen 1606 fl.). Gegenüber dem Amortisationserfordernisse von 20.097 fl. 22 kr. ergab sich ein Abgang von 4237·25 fl., für welchen Betrag die staatliche Stundung in Anspruch genommen wurde. Die Versammlung genehmigte den Bericht des Verwaltungsrathes und ertheilte letzterem das Absolutorium. Ferner erklärte die Generalversammlung ihr Einverständniss, dass die am 1. Juli fällige Amortisationsrate für das bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Darlehen erst am 15. December zur Auszahlung gelange und dass die hiedurch frei gewordenen Bruttoeinnahmen des laufenden Jahres zur theilweisen Abstossung der staatlichen Stundungsschuld und zwar zunächst des Capitals derselben verwendet werden können. Die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wurden wiedergewählt.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Am Westbahnhofe in Wien gelangen behufs Erweiterung der Werkstättenanlagen diverse Hochbauarbeiten im approximativen Kostenbetrage von fl. 150.000 ö. W. zur Ausführung, welche an einen Unternehmer im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **3. August 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gesammte maschinelle Einrichtung eines neuen Druckwerkes für die Wasserstation Erbersdorf der Linie Olmütz—Troppau soll im Wege einer allgemeinen öffentlichen Concurrenz beschafft werden.

Dieselbe besteht aus dem Saugrohre für einen 6·5 m tiefen Brunnen nebst Seiher, Fussventil und Windkessel, einem Dampfkessel und einer Saug- und Druckpumpe, welche in dem nächst dem Brunnen befindlichen Kesselhause von 4·7 × 4·7 m Bodenfläche nebst dem zugehörigen Speisewasser-Reservoir unterzubringen sind, mit einer stündlichen Leistung von 18 (achtzehn) m³; dann einer Druckleitung von 66·9 m Druckhöhe in einer Länge von 489 m sammt Entleerungsventil. Die Einführung des Druckrohres erfolgt in das bestehende Wasserreservoir, wobei die Erd- und Maurerarbeiten ausser Ansatz zu bleiben haben.

Die Wahl des Systems des Kessels und der Pumpe wird mit Rücksicht auf die bedeutende Förderhöhe den Offerenten überlassen, doch ist dem Offerte eine Zeichnung nebst genauer Berechnung der in ihrer Gesammtheit zu garantirenden Leistung des Druckwerkes behufs Ueberprüfung vorzulegen.

Für diese Lieferung gelten die allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen für die Offertstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, sowie die einschlägigen besonderen Bedingnisse, welche nebst den sonstigen Behelfen gegen Vergütung der Selbstkosten von der Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz bezogen werden können.

Anbote sind bis **16. August l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der genannten Direction einzubringen; die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 3 Uhr Nachmittags im Beisein etwaiger Vertreter der Offerenten statt.

Das Druckwerk muss spätestens Mitte November 1897 in Betrieb gesetzt werden können, und haben die Offerenten mit ihren Anboten bis Ende September im Worte zu verbleiben.

Mit dem Offerte ist ein Vadium von 5 pCt. des Offertbetrages an die Directionscasse einzusenden.

Die vom Ersteher der Lieferung zu erlegende Caution beträgt gleichfalls 5 pCt.

Der Preis ist franco Erbersdorf einschliesslich Verpackung und Zufuhr zum Bauplatze, sowie Montage und sonstiger Nebenspesen, als Zölle, Patentgebühren, Kesselrevisionstaxe u. s. w. zu berechnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

Im Laufe dieses Jahres werden in der unmittelbaren Nähe der Rangirstation Beraun zwei neue zweistöckige Wohngebäude sammt Zugehör im annähernden Betrage von fl. 68.000 zur Ausführung gelangen.

Die zu vergebenden Arbeiten umfassen die vollständige Herstellung aller Objecte, welche zur Zeit der Uebergabe, d. i. am 15. Juni 1898, vollkommen benützungsfähig sein müssen.

Die Bauvergebung erfolgt gegen Pauschalbeträge, wobei bemerkt wird, dass die Arbeit unter der in den Plänen ersichtlichen Normallinie, sowie sonstige Arbeiten auf Nachmass auf Grund der eine Beilage des Offertes bildenden Preisliste für Einheitspreise vergütet werden.

Nähere Bestimmungen rücksichtlich der Bauvollendung und der Einbringung der Offerte, die Formularien für die letzteren, der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner alle erforderlichen Pläne, die Baubeschreibung, allgemeinen und besonderen Baubedingnisse erliegen im Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, wo dieselben während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Mittags, eingesehen werden können, und wo auch jede gewünschte Auskunft ertheilt wird, sowie die vorerwähnten Formularien für Offerte, der Kostenvoranschlag und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass jedem Offerenten ausgefolgt werden.

Die Offerte, welche mit einem Erlagscheine über das auf fl. 3400 bemessene Vadium belegt sein müssen, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf die Herstellung von zwei Wohngebäuden sammt Zugehör bei der Rangirstation Beraun" versehen, bis **10. August l. J. um 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten Staatsbahn-Direction einzureichen.

Bis 20. August l. J. bleiben die Offerenten mit Ihrem Offerte im Worte. Im Erstehungsfalle hat das erlegte Vadium die Caution zu bilden.

Ausdrücklich wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der tadellosen Ausführung des zu übernehmenden Baues nachweisen können. Auch wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile des Offertes bezeichneten Beilagen fehlt, oder in welchen eine theilweise oder gänzliche Aenderung der Grundlagen angestrebt werden sollte, sowie jene, deren Einreichung ohne Erlag des Vadiums erfolgt, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag am 23. Juli 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Stationen Maglaj und Zepče der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897 werden nachstehende Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen, und ist zu diesem Zwecke das gemeinschaftliche Heft B auf Seite 48 wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte nach	Schnittpunkt Nr. 1 a Kilometer	1 a Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	1 a Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	1 b Kilometer	2 a Kilometer	2 a Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	2 a Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	2 b Kilometer	3 a Kilometer	3 a Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	3 a Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	3 b Kilometer
XII. Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.												
Maglaj	1106	—	$1^1/_2$	1106	1125	—	2	1125	1066	—	5	1066
Zepče	1142	—	$1^1/_2$	1142	1161	—	2	1161	1102	—	5	1102

Wien, am 22. Juli 1897. [514]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes Theil II durch Ausnahmesätze für Kalisalze, rohe.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1897 sind nachstehende Ausnahmesätze auf den Seiten 549 und 550 des Theiles II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes im Specialtarif III b nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien	Pino	Chiasso	Peri
	Franken pro Tonne		
Anderbeck	24·10 *)	25·40 *)	23·60 *)
Aschersleben	24·30 *)	25·70 *)	22·90 *)
Baalberge	24·50 *)	25·90 *)	22·70 *)
Bernburg	24·50 *)	25·90 *)	22·70 *)
Egeln	24·70 *)	26·10 *)	23·20 *)
Stassfurt	24·50 *)	25·90 *)	23·00 *)
Vienenburg	23·60 *)	24·90 *)	23·70 *)

*) Nur giltig für rohe Kalisalze: Kainit, Karnalit, Kieserit (Berg-Kieserit), Krugit und Schönit nach Italien, sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull, Torfstaub oder mit Eisenoxyd gemischt.

Für die italienischen Strecken sind Krugit und Schönit wie Kainit zu tarifiren.

Wien, am 22. Juli 1897. [515]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz mit Umschlag in Passau. (Anwendung der Passauer Umschlagsätze des Ausnahmetarifes Nr. IV für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr im Rückvergütungswege.) Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10.000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach der Schweiz weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die nach dem Ausnahmetarif Nr. IV für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 mit Umschlag in Passau sich ergebenden Frachtsätze nach Lindau trans., den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (ausgenommen die Strecke Lachen bis Linthal), Südostbahn, Gotthardbahn, Centralbahn und weiter, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (N.O.B. und Bad. St.B.) im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die bahnseitige Abfertigung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahn-Gebühr als Nebengebühr.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Eröffnung der Station Kosel [Oderhafen].) Die Station Kosel (Oderhafen) ist für den allgemeinen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die in den Gütertarifen für Kosel (Oderhafen) bisher angegebene Dienstbeschränkung „nur für Wagenladungen von und nach dem Wasserwege" fällt daher fort.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
1396	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Boryslaw Drohobycz Stanislau	Altona	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tariftheil II, Heft 1 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896	367 365 391	342 340 360	25 25 31	Im Kartirungswege		
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Bremen Hauptbahnhof und Freibezirk				379 377 404	353 351 371	26 26 33			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Bremerhaven, Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof				395 393 419	366 364 383	29 29 36			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Geestemünde Fischereihafen, Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof				395 393 419	366 364 383	29 29 36			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Hamburg B.				364 362 389	340 338 358	24 24 31			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Harburg H.				364 362 389	340 338 358	24 24 31			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Harburg U. E.				364 362 389	340 338 358	24 24 31			
				Boryslaw Drohobycz Stanislau	Stettin				297 295 323	281 279 303	16 16 20			
1397	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, wie im Tariftheil VI, Heft Nr. 2 vom 1. December 1896 für den Süddeutsch-Oesterreichisch Ungar. Eisenbahnverband angeführt	Maglaj Zepče Stationen der Bosnisch Herzegowinischen Staatsbahnen	Sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband Tariftheil VI, Heft 2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	*) *)		Im Kartirungswege		

*) Die directen Frachtsätze sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Frachtsätze für Bosna-Brod zu bilden.

	Abtheilung I	Abtheilung II
	Anstossbeträge für 100 kg in Mark	
Maglaj . . .	0·75	1·01
Zepče . . .	0·97	1·32

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1398	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steinsalz, rohes, unreines (Fabrikssalz), der Pos. 8—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen bei der Strassenreinigung zum Zwecke der Schneesäuberung Verwendung finden und an die Verwaltung der Lemberger elektrischen Stadtbahn, bezw. an die Direction der Lemberger Pferdebahn adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	146 kr. 292 Heller	156 Heller	136 Heller	Im Kartirungswege		
1399	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Szczakowa	Friedek-Mistek	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Friedek-Mistek bestimmt sein.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	20·2 kr. = 40·4 Heller	38 Heller	2·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Friedek-Mistek als Versender und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Friedek-Mistek verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			Werkzeuge zu Betonirungsarbeiten	Wien Nordbahnhof Brünn Sternberg Teschen		In jedem Gewichte			Verschieden	Heller 182 130 105 26	Verschieden			
1400	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische	Prevali	St. Stefan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien auf eigene Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	40 Heller	26 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1401	Südbahn-Gesellschaft		Eisenschlacken (Schweiss und Puddelofenschlacken)	Store	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	Verschieden	65 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Cormons trans.	Triest S.B.	Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Zur Verladung dieser Transporte müssen ausschliesslich leer retourgehende Kohlenwagen verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Frcs. 4.50 per Tonne	Frcs. 2.30 per Tonne	Frcs. 2.20 per Tonne			
1402	Südbahn-Gesellschaft		Kohle mineralische	Trifail	Dinyés	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife	Heller 96	86	10	Im Kartirungswege		
					Lepsény				96	86	10			
					Martonvásár				96	87	9			
					Nyék				96	86	10			
					Polgardi				96	86	10			
					Promontor				96	93	3			
					Sió-Fok				92	86	6			
					Szabad-Batthyán				96	86	10			
					Szantód				88	86	2			
					Szekesfehervár				96	86	10			
					Tárnok				96	89	7			
					Tétény				96	91	5			
					Velencze				96	86	10			
									incl. ungar. Steuer					
1403	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf diesen Fahrzeugen etwa verladene Ersatzstücke	Peri transit	Budapest S.B. mit der Bestimmung nach der Türkei	Die Locomotiven sammt Tender müssen in italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia mit directen an einen Vermittler in Budapest S.B. adressirten Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen, dürfen nicht in Budapest bleiben, sondern müssen daselbst mit neuen Frachtbriefen nach der Türkei reexpedirt werden. Locomotiven und Tender müssen in italienischen Fabriken erzeugt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs per Tonne = 1000 kg 44·94	22·31	22·63	Kartirung		
				Cormons transit					36·04	17·85	18 19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1404	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eiserne Oberbaumaterialien, Eisenbahnschwellen, Brückenhölzer, eiserne Brückenbestandtheile, Gegenstände der mechanischen Einrichtung, sowie der Bahnausrüstung und Bahneinrichtung und der Telegrapheneinrichtung	Den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Mauthausen	Aufgabe als Frachtgut, unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. — Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Mauthausen-Grein bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. 8 Heller per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1405	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Wittingau	Altona	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 15. August, insoweit Erhöhungen eintreten, vom 15. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894		Pfg. 470		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die für die gleichen Relationen im Nachtrag VI zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1, vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 43 ausser Wirksamkeit gesetzt. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit
					Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)					486				
					Brake (Oldenburg)					510*)				
					Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof)									
					Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof)									
					Geestemünde (Fischereihafen)									
					Nordenham									
					Nordenham (Fischereihafen)									
					Hamburg B. Wilhelmsburg					465				
					Hamburg Sternschanze					467				
					Harburg H.					459				
					Lübeck					468				
					Stettin					362				
					Swinemünde					401				
					Warnemünde					434				
1406	Böhmischen Commercialbahnen		Cichorienwurzel	Hořenowes	Smiřitz (S.N.D.V.B.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	7·6 kr.	6·8 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		

*) Dieser Satz gilt nur für die Seeausfuhr; für den Localverkehr erhöht sich derselbe: bei Brake (Oldbg.) um 8 Pfg. per 100 kg
„ Bremerhaven „ 13 „ „ 100 „
„ Geestemünde „ 13 „ „ 100 „
„ Nordenham „ 19 „ „ 100 „

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1407	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	Allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	1. Deutschbrod 2. Přibislau-Schlappenz 3. Ždiretz-Kreuzberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen für den Bau der Localbahn Deutschbrod-Saar bestimmt sein	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883	Verschieden	Nachlass von 30 pCt. (dreissig Percent) von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Deutschbrod-Saar als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1898	
1408	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle aus den böhmischen Braunkohlenrevieren	Iglau Oe.N.W.B. transit	Mähr.-Budwitz	Unter Aufrechthaltung der laut citirtem Tarife für diesen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883	19·4 kr. ö. W.	9·7 kr. ö. W.	9·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
60	Nr. 150 vom 31. December 1896	2759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M 4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den in der Publication besonders genannten Relationen		Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, ist in der Tabelle, Rubrik „Von", 5. Absatz, über der Station „Kopyczyńce" für den Verkehr mit denselben Bestimmungsstationen die Station „Czortków" einzusetzen	

Druck von Otto Maass' Sohne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. Wien, 29. Juli 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juli 1897, Z. 6021/III, an die Verwaltung der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als derzeit Vorsitzende in der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz betreffend die Aufnahme bestehender Fahrpreisbegünstigungen in den gemeinsamen Personentarif-Theil I.

Die österreichischen Bahnen gewähren theils auf Grundlage concessionsmässiger Bestimmungen, theils unabhängig von solchen aus socialen und humanitären Gründen Fahrpreisbegünstigungen, welche bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen Jedermann zugänglich sind, so unter Anderem für Arbeiter und Arbeiterinnen, für Schüler und Schülerinnen, für Schulausflüge, für mittellose Personen, für Schüblinge, Corrigenden von Zwangsanstalten, für Civilarrestanten, Sträflinge, sowie deren Escorte u. s. w.

Im Interesse einer möglichst gleichmässigen Behandlung der Personen, für welche derartige Fahrpreisbegünstigungen gewährt werden, hält es das Eisenbahnministerium für erwünscht, die Sonderbestimmungen der einzelnen Bahnen, welche in den Localtarifen enthalten sind oder lediglich als interne dienstliche Normen gelten, thunlichst durch gemeinsame Normen der österreichischen Bahnen zu ersetzen und letztere, ähnlich wie dies bei den deutschen Bahnen geschehen ist, in den gemeinsamen Personentarif-Theil I aufzunehmen.

Nachdem Seitens der österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen bei der Gewährung von Fahrpreisbegünstigungen der in Rede stehenden Art ohnehin vielfach übereinstimmend vorgegangen wird, so dürfte die Schaffung einheitlicher Vorschriften, soweit nicht Verschiedenheiten der Tarifsysteme Abweichungen bedingen, kaum auf Schwierigkeiten stossen.

Die geehrte Verwaltung wird deshalb eingeladen, den Gegenstand auf die Tagesordnung der österreichischen Directoren-Conferenz zu setzen und über den diesfalls gefassten Beschluss seinerzeit anher zu berichten.

Wien, am 10. Juli 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Libarzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gablonz a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nach Reichenau i/B., eventuell von der Station Gablonz a/N. nach Radel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gablonz a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nach Reichenau i/B., eventuell von der Station Gablonz a/N. nach Radel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Juli 1897. Z. 21/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Opočno-Dobruschka. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Archleb in Dobruschka vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn von der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Dobruschka die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt [E.-M.-Z. 9933/I.]

Projectirte Localbahn Wieselburg-Gresten. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juli die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Wieselburg a. d. Erlauf der Linie Pöchlarn—Kienberg-Gaming der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Steinakirchen nach Gresten mit einer alternativen Trassenführung zwischen km 2·7 und 10·6 durch das Marbachthal, sowie für eine Anschlussvariante, ausgehend von der Station Pürgstall der obgenannten Staatsbahnlinie und nach Steinakirchen führend, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 9071/I.]

Projectirte Localbahn Hödnitz-Hosterlitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juli die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Max Freiherrn von Kübeck vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hödnitz der Linie Grussbach—Znaim des Ergänzungsnetzes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Hosterlitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 10.115/I.]

Projectirte Localbahn Lochowitz — Hinter - Třeban. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban die Trassenrevision neuerdings durchzuführen und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 8528/I.]

Grazer Tramway. (Elektrische Linien: 1. Griesplatz—Centralfriedhof, 2. Lendplatz—Südbahnhof, 3. Volksgartenstrasse—Griesplatz—Jakominiplatz, 4. Jakominiplatz—Staatsbahnhof [Reconstruction] und 5. Steyrergasse—Centralstation: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich der von der Grazer Tramway vorgelegten Detailprojecte für die elektrisch zu betreibenden Linien

1. Griesplatz—Centralfriedhof,
2. Lendplatz—Südbahnhof,
3. Volksgartenstrasse—Griesplatz—Jakominiplatz,
4. Jakominiplatz—Staatsbahnhof (Reconstruction) und
5. Steyrergasse—Centralstation

die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission auf den 4. August und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut. [E.-M.-Z. 11.567/I.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Project der Theilstrecke Davle—Skochovic [km 28·083—32·641].) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project für die Theilstrecke Davle—Skochovic (km 28·083 bis 32·641) der Localbahn Čerčan-Modřan wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 10.928/I.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Mai 1897.) Die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen gibt mit Schluss des Monates Mai folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometern	Im Baue am 1. Mai	Verbleiben im Baue mit 1. Juni
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów (Tarnopol)	104·3	30·2	30·2
Marienbad-Karlsbad	52·4	14·4	18·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	279·2	151·0	155·0
B. Local(Klein)bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	9·6	2·3
Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localb.)	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Středenic und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš	61·8	45·5	45·5
Rakonitz - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Göding	38·0	38·0	—
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz - Urfahr und	3·3	3·3	3·3
Urfahr-Pöstlingberg	2·9	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	2·8	2·8
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Gross-Hollenstein—Kienberg (Ybbsthalbahn)	45·0	45·0	45·0
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Beraun-Koněprus-Königinhof sammt Abzweigung	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6 9	6·9	6·9
Prager elektrische Strassenbahn	5·6	5·6	5·6
Elektrische Strassenbahn in Reichenberg Bahnhof-Volksgarten	5·3	5·3	5·3
Summe der Local (Klein) bahnen	852·0	659·3	644·8

Es sind sonach durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Hauptbahnlinie Marienbad—Karlsbad 4 km, ferner der Localbahn Beraun-Koněprus-Königinhof sammt Abzweigung 13 km, der elektrischen Localbahn Graz-Maria Trost-Fölling 6·9 km, der Prager elektrischen Strassenbahn 5·6 km und schliesslich der elektrischen Strassenbahn in Reichenberg 5·3 km, im Ganzen also 34·8 km zugewachsen, dagegen durch die Betriebseröffnung der Theilstrecke bis zum Baumgartnerhaus der Zahnradbahn auf den Schneeberg 7·3 km und der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów 38 km, im Ganzen 45·3 km abgefallen, und verblieben somit am Schlusse des Monates Mai 155 km Hauptbahnen und 644·8 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellungen beim Aufnahmsgebäude der Station Leipnik: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wartesaal-Anbaues und einer Veranda beim Aufnahmsgebäude in der Station Leipnik der Linie Wien—Krakau ertheilt. [E.-M.-Z. 10.403/IV.]

— Linie Schönbrunn—Troppau: Auflassung von Niveauübersetzungen und Verlegung eines Gemeindeweges: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Auflassung der Niveauübersetzungen in km 262·6385 und 270·1527 der Strecke Schönbrunn—Troppau, letztere unter Verlegung des Gemeindeverbindungsweges zwischen km 270·1 und 270·5 von der linken auf die rechte Bahnseite, für den 30. Juli angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt. [E.-M.-Z. 11.122/IV.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Herstellung eines Wagenaufstellungsgeleises in der Station Wall.-Meseritsch.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wagenaufstellungsgeleises in der Station Wallachisch-Meseritsch der Linie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.325/IV.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Project für die Herstellung einer neuen Schleppbahn zum Hahnschen Röhrenwalzwerke in Oderberg.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. Juni Seitens der k. k. Landesregierung in Troppau durchgeführten politischen Begehung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für das Project der Herstellung einer neuen Schleppbahn zum Albert Hahn'schen Röhrenwalzwerke nächst der Station Oderberg nach Massgabe der Commissionsbestimmungen und der Commissionsanträge genehmigt. [E.-M.-Z. 9660/IV.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Unterfahrung des Bahnkörpers durch die städtischen Gasrohre im III. und XI. Bezirke in Wien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die mit der Gemeinde der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vereinbarten Projecte für die Unterfahrung des Bahnkörpers durch die städtischen Gasrohre, und zwar im Zuge der Marx-Meidlingerstrasse im III. Bezirke, ferner der Grillgasse und der Geiselbergstrasse im XI. Bezirke, genehmigt. [E.-M.-Z. 10.660/IV.]

— (Consens zur Erbauung eines Papiermagazins an dem Schleppgeleise zur Pittner Papierfabrik.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Consens für die Erbauung eines Papiermagazins an dem Schleppgeleise der Actiengesellschaft der Pittner Papierfabrik ertheilt. [E.-M.-Z. 11.016/IV.]

Localbahn Szepes-Béla—österr.-ungar. Landesgrenze. (Feststellung des Grenzübergangspunktes.) Anlässlich der administrativen Begehung der Localbahn Szepes-Béla—österr.-ungar. Landesgrenze findet am 6. August in Tribs die Verhandlung wegen eventueller Aenderung der Lage des Grenzübergangspunktes über Einladung des kgl. ungarischen Handelsministeriums unter Betheiligung eines Vertreters des österreichischen k. k. Eisenbahnministeriums statt. [E.-M.-Z. 10.723/I.]

Localbahn Borki wielkie - Grzymalów. (Nebengebäude in der Station Borki wielkie.) Das vom Landesausschusse in Galizien vorgelegte Detailproject eines in der Station Borki wielkie der Localbahn Borki wielkie-Grzymalów zu errichtenden Nebengebäudes wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8703/I.]

Schleppbahn von der Haltestelle Steinschal zur Cementfabrik in Steinschal. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. März durchgeführten Trassenrevision der von der Ersten französischen Cementfabrik Max Reiche in Steinschal angestrebten, für animalischen Betrieb einzurichtenden Schleppbahn mit 0·76 m Spurweite von der Haltestelle Steinschal der im Bau befindlichen Pielachthalbahn zur Cementfabrik in Steinschal hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Schleppbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 6236/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 5. Juli, Z. 33.726, der Direction der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurth für eine von der Theilstrecke Kapuvár—Sopron des gesellschaftlichen Betriebsnetzes vom Wächterhause Nr. 734 nächst der Gemarkung der Gemeinde Boz ausgehende und diese in der Station Nagy-Czenk (Zinkendorf) mit der Linie Marchegg—Sopron—Kanizsa—Barcs der Südbahn verbindende und von dort zur Nagy-Czenker Zuckerfabrik führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. Juni, Z. 28.625, der Stadtcommune Szatmár-Németi im Vereine mit der Budapester Bauunternehmungs-Firma Emil Neuschloss und Consorten für eine von der Station Szatmár-Németi der Linie Debreczen—Királyháza (—Marmaros-Sziget—Körösmezö [—Woronienka—Stanislau]) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szatmár—Nagy-Bánya abzweigende,
   a) mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt Szatmár-Németi verzweigende, nebst einer von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes aus im Extravillan bis Szatmár-Hegy führende,
   b) eine die Station Szatmár der vorgenannten Linien in der Station Károly-Erdöd mit der Nagy Károly-Somkuter Localbahn verbindende

   schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. Juni, Z. 35.015, dem Budapester Universitäts-Professor Dr. Michael Herczegh und den Budapester Einwohnern Julius Kállay und Andreas Pálffy für eine vom Vámháztér (Zollamtsplatz) im IV. Bezirke von Budapest ausgehende, mit Benützung der Franz Josef-Staatsbrücke über Buda-Eörs, Vaál, Lovasberény, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg), Berhida, Vikonya, Veszprém, Kövesd, Balaton-Füred, Balaton-Udvari, Zánka, Kövago-Eörs, Badacsony-Tomaj, Balaton-Ederics, Kesthely, Zala-Szent Iván, Felsö-Hahot, Bánok-Szent György, Dekarovec und die Gemarkung der Gemeinde Belica bis Csáktornya und weiterhin bis zur ungarisch-croatischen Landesgrenze nächst Varasd (Warasdin) führende Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 17. Juni, Z. 31.838, der Budapester Firma Részvény-társaság villamos és közlekedési vállaltok számára (Actiengesellschaft für elektrische Anlagen und Bauunternehmungen) für eine von einem geeigneten Punkte der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest-Szent Lörincz nächst der Maria Ludovica-Honved-Akademie abzweigende und mit Berührung der unfern gelegenen Ziegelwerke über Kis-Pest (Klein-Pest) bis Kossuthfalva und eine als Zweigbahn der Hauptlinie bis Erzsébetfalva führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 17.017, dem Budapester Advocaten Dr. Michael Gaszthony für eine von der Station Alsó-Lendva der Linie Kis-Czell—Redics—Alsó-Lendva—Csáktornya der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen, eventuell von der Station Redics abzweigende, über Bellatincz und die Gemarkung der Gemeinde Muraszombat bis zur ungarisch-steiermärkischen Landesgrenze nächst Radkersburg führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 19.460, dem Grossgrundbesitzer von Felsö-Lendva, Grafen Theodor Széchényi, für eine von der Station Gyanafalva (Jennersdorf) der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Liba, Viz-Lendva, Krasicz-Királyfa, die Gemarkung der Gemeinde Vas-Hidegkut und weiterhin über Veghély (Krajna) bis zur ungarisch-steiermärkischen Landesgrenze nächst Radkersburg führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 34.898, dem Szegzárder Advocaten Edmund Tóth für eine von der Station Enying (nächst Lepsény) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Györ (Raab)—Veszprém—Uj-Dombovár ausgehende und diese über Mezö-Komárom, Lajos-Komárom und die Gemarkung der Gemeinde Szilás-Balhás in einer der beiden Stationen Simontornya oder Sarbogárd mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Neustadt a. D. nach Herzberg.) Einem in Neustadt a. D. zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Neustadt a. D. über Neu-Ruppin nach Herzberg ertheilt worden.

Bayern. (Neue Weichen- und Signal-Centralanlage mit elektrischem Betriebe im Centralbahnhofe München.) Eine solche ist nach der „Z. d. V. D. E. V." in Betrieb genommen worden. Die Centralisirung ist nach System Siemens & Halske ausgeführt und beherrscht die Aus- und Einfahrten auf den Localgeleisen I und II von und nach Pasing. Einbezogen sind 11 Weichen. An Signalen sind aufgestellt: ein Einfahrtsvorsignal, ein Einfahrtssperrsignal, zwei Ausfahrtssperrsignale.

Betriebskraft. Die Weichen und Signale des Stellwerksbezirkes werden mittelst des elektrischen Stromes bewegt. An jeder Weiche und an jedem Signal ist eine Antriebsvorrichtung angebracht, welche durch unterirdische Kabel mit dem Stellwerk in der Stellhütte verbunden ist.

Das Stellwerk. Für jede Weiche und jedes Signal ist ein Hebel am Stellwerk vorhanden. Diese Hebel sind in drei wagrechten Reihen über- und in sieben senkrechten Feldern neben einander angeordnet. Die Bezeichnung der Felder geschieht durch Zahlen, das linke Feld mit 1 beginnend, der Reihen durch Buchstaben, die obere a, die mittlere b, die untere c. Liegt der Hebel nach rechts, so befindet sich die zugehörige Weiche in der Normalstellung (+ der Verschlussübersicht), bezw. das zugehörige Signal in der Haltlage. Beim Umlegen des Hebels nach links bewegt sich die Weiche in die zweite Lage (= der Verschlussübersicht), bezw. das Signal in die Fahrtstellung oder, wenn dies durch einen besonders angeordneten Fahrstrassenhebel bedingt ist, in die Ruhelage.

Weichen- und Signalhebel. Die Unterscheidung der Weichen- und Signalhebel geschieht äusserlich durch die Farbe der Schilder. Roth für Signale, blau für Weichen. Auf der linken Seite jedes Hebels befindet sich ein viereckiges Fenster. So lang die zu dem betreffenden Hebel gehörige Antriebsvorrichtung sich in Ruhe und in Ordnung befindet, ist hinter diesem Fenster eine weisse, im anderen Fall eine schwarze Scheibe sichtbar. In letzterem Falle ertönt eine Glocke. Die schwarze Scheibe erscheint auch während der Umstellung der Weiche, bezw. des Signales. Ihr Verschwinden unter gleichzeitigem Erscheinen der weissen Scheibe und Verstummen der Glocke ist die Meldung, dass die Weiche, betw. das Signal ordnungsmässig die Bewegung vollzogen hat. So lang die schwarze Scheibe sichtbar ist, kann und darf der Hebel nicht bewegt werden. Auf der rechten Seite jedes Hebels ist ferner ein zweites Fenster angebracht, welches bei den Weichenhebeln mit einer isolirten Schienenstrecke vor der Weichenspitze in Verbindung steht. So lang ein Fahrzeug sich auf dieser Schienenstrecke befindet, zeigt das Fenster schwarz, und der zugehörige Hebel kann und darf nicht bewegt werden. Bei den Signalhebeln ist dieses Fenster normal roth und sperrt den Hebel. Erst nach vollständiger Herstellung der zum Signal gehörigen Fahrstrassen und nach erfolgter Zustimmung des Stationsbeamten wird es weiss und gibt den Signalhebel frei. Die Bewegung des Signalhebels aus der „Fahrt-" in die „Halt-" stellung ist jedoch auch bei rothem Fenster zulässig. Unter den Signalhebeln befindet sich noch ein Fensterchen, dessen Farbe die Flügelstellung erkennen lässt. Bei rothem Fenster steht das Signal auf Halt, bei weissem Fenster auf Fahrt.

Fahrstrassenhebel. Ausser den beschriebenen Weichen- und Signalhebeln sind noch Fahrstrassenhebel vorhanden. Diese sind an den grünen Schildern, sowie an der senkrechten Ruhelage, aus welcher sie nach beiden Seiten umgelegt werden können, erkenntlich.

Blockirung. Auf beiden Seiten, sowie unterhalb des Fahrstrassenhebels befinden sich im Ruhezustand grüne Fenster, welche die Sperrung des Hebels kennzeichnen. Die Fenster vertreten die Stelle der sonst üblichen elektrischen Blockfenster.

Freigeben und Blockiren der Fahrstrassenhebel. Eine Fahrstrasse kann ohne Weiteres nicht verschlossen werden, und wenn sie verschlossen ist, nicht entriegelt werden. Die Erlaubniss zum Verriegeln einer Fahrstrasse wird allemal von der Station ertheilt, indem dieselbe eines der grünen Fenster neben dem Fahrstrassenhebel weiss macht. Der Hebel kann alsdann, nachdem zuvor die zur Fahrstrasse gehörigen Weichen richtig gestellt sind, nach der Seite des weissen Fensters umgelegt werden. Beim Umlegen des Hebels verschliesst sich dieser selbstthätig. Die Erlaubniss zum Entriegeln der Fahrstrasse gibt die letzte Achse des die Fahrstrasse passirenden Zuges. Die Erlaubniss ist kenntlich durch das Weisswerden des kleinen runden Fensters unter dem Fahrstrassenhebel. Abweichend hievon sind die beiden Ausfahrts-Fahrstrassenhebel für ihre Rechtsbewegung eingerichtet. Ein Umlegen ist auch bei grünem Fenster möglich. Der Farbenwechsel tritt beim Umlegen selbstthätig ein und dient dem Wärter als Anzeige für das Vorhandensein des Signalkuppelstromes. Beim Umlegen des zugehörigen Signalhebels geht in diesem Falle der Flügel in die Ruhelage über. Sobald eines der Fahrstrassenfenster weiss zeigt, also ein Auftrag der Station vorliegt, ertönt ein Wecker so lang, bis der Auftrag ausgeführt ist.

Der Stationsapparat, Zweck und Einrichtung. Der Stationsapparat hat den Zweck, die Verfügung über die Zugbewegungen im Bereiche des Stellwerkes dem dienstthuenden Stationsbeamten zu überweisen. Für jedes aus oder in den Bahnhof führende Geleise ist ein Feld vorhanden. Hier mithin zwei. Jedes Feld enthält eine Anzahl unterer Hebel, entsprechend der Anzahl von Fahrstrassen für jedes Geleise. Hier sind zwei Fahrstrassen für das Einfahrts- und zwei für das Ausfahrtsgeleise vorhanden. Jedes Feld hat mithin zwei untere Hebel (Fahrstrassenhebel). Ferner sind über den Fahrstrassenhebeln für jedes Feld zwei weitere Hebel vorhanden, von denen der untere die Fahrstrassen-, der obere die Signalfreigabe ermöglicht. Eine Anzahl Fenster zeigt ferner durch ihre Farben den Zustand der Signale und Fahrstrassen an.

Handhabung des Apparates und Freigabe einer Ein-, bezw. Ausfahrt. Die Handhabung ist folgende: Soll ein Zug einfahren, so legt der Stationsbeamte, je nachdem der Zug in Geleise I oder II einfahren soll, den entsprechend bezeichneten Fahrstrassenhebel und den Fahrstrassen-, sowie Signalfreigabehebel nach links um. Zunächst wird das zwischen letzteren beiden Hebeln befindliche, normal grüne Fenster weiss, ebenso das rechts unten gelegene, wodurch die thatsächlich erfolgte Freigabe der entsprechenden Fahrstrasse im Wärterstellwerke und der normale Stand des Fahrstrassenhebels dortselbst angezeigt wird. Bei Umlegung des Fahrstrassenhebels im Stellwerke wird das rechte untere Fenster wieder grün, dagegen das linke weiss. Ist Alles an der Fahrstrasse in Ordnung, so wird zugleich das linke obere Fenster, das normal roth zeigt, weiss. Beim Stellen des Signals wird endlich auch das rechte obere Fenster weiss (normal ist es roth). Es kann mithin im Stationsapparate jede Handhabung des Wärters und ihr Erfolg verfolgt werden. Nach vollständiger Einfahrt des Zuges werden die Hebel in umgekehrter Reihenfolge wieder zurück gelegt. Die Handhabungen des Wärters kennzeichnen sich wiederum in dem rückwärts eintretenden Farbenwechsel der Fenster. Das Zurücklegen der unteren Fahrstrassenhebel kann erst erfolgen, wenn der Wärter seinen Fahrstrassenhebel wieder in die normale Lage gebracht hat. (Sichtbar am Weisswerden des rechten unteren Fensters.) Diese Handhabung kann zu beliebiger Zeit, also etwa bei der nächsten Benutzung des Apparates erfolgen.

Für Ausfahrten ist die Handhabung genau dieselbe.

Der Streckenblock für die Richtung Pasing wird so bedient, dass die Blockirung des Ausfahrtsfeldes unmittelbar nach Freigabe des Ausfahrtsignals, des Einfahrtfeldes vor Freigabe der Einfahrtfahrstrasse (durch Umlegen der Hebel nach rechts) zu erfolgen hat. Letztere Blockirung ist erst nach Befahren des Schienencontactes und somit nach der selbstthätigen Freigabe durch den Zug möglich.

Die Stromlieferungsanlage befindet sich im unteren Raum des Stellwerksgebäudes. Daselbst ist eine Accumulatorenbatterie von 81 Elementen aufgestellt, der durch eine vom Elektricitätswerk hereingeführte oberirdische Kupferleitung der Ladungstrom zugeführt wird. Zur Einschaltung und Regulirung des Ladestromes ist im oberen Stellwerksraum ein Schaltbrett angebracht. Die Ladung selbst erfolgt mit einer Stromstärke von 15 Ampère.

Schweiz. (Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.) Der Chef des Schweizerischen Eisenbahndepartements hat seinen Entwurf zur Botschaft an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen vor der Berathung desselben durch den Bundesrath einer Expertencommission zur Begutachtung übergeben. Diese Commission, bestehend aus zwei bedeutenden Finanzmännern, zwei früheren Eisenbahndirectoren und einem Eisenbahn-Oberingenieur, hat am 4. März ein längeres Gutachten abgegeben, das nunmehr ebenfalls veröffentlicht worden ist, und in welchem sie den Ausführungen der Botschaft beistimmt. Sie gelangt ebenfalls dazu, die Uebernahme der Bahnen durch den Bund als sehr angezeigt zu bezeichnen. Ebenso pflichtet sie der Botschaft darin bei, dass

der Bund nach den Concessionen für die Bahnen, soweit nicht der Anlagewerth höher ist, den Ertragswerth ersetzt, der durch Capitalisirung der im Betrieb erzielten Reinerträge zu 4 pCt. sich ergibt. Das eingetretene Sinken des Zinsfusses der Anleihen unter 4 pCt. kommt daher dem Bunde zugute, und die Actionäre können nicht beanspruchen, dass die daherige grosse Steigerung der ihnen verbleibenden Jahresüberschüsse bei Bewerthung der Actien Berücksichtigung finde. Der Antrag, die Verstaatlichung auf alle fünf Hauptbahnen auszudehnen, findet ebenfalls die volle Billigung der Experten, weil nur, wenn die Verstaatlichung in diesem grossen Umfange beginnt, die Vortheile, welche dem Verkehre von ihr versprochen werden, sich in vollem Umfange verwirklichen lassen. Es ist dies auch durch den Umstand geboten, dass die meisten umliegenden Staaten für Tilgung des in den Eisenbahnen investirten Capitals bis um die Mitte des kommenden Jahrhunderts Anordnung getroffen und damit seit Jahren begonnen haben. Dieser Umstand hat eine ausserordentliche Bedeutung, weil demzufolge die betreffenden Staaten auf die genannte Zeit in den fast unentgeltlichen Besitz ihrer Bahnnetze kommen und dadurch befähigt sein werden, deren Leistungen für den Verkehr weit vortheilhafter zu gestalten und namentlich auch die Taxen, welche schon jetzt diejenigen der Schweizerbahnen stark unterbieten, weiter zu ermässigen. Sollte die Schweiz diesen Beispielen nicht folgen, sondern das Rechnungssystem ihrer Privatbahnen fortdauern, welches von jeder Amortisation absieht und das Anlagecapital durch fortwährende Hinzuschrift aller nicht als reine Betriebsausgaben zu qualificirenden Kosten stetig erhöht, so würde ihr Verkehr einer grossen, nie mehr ausgleichbaren Inferiorität gegenüber dem des Auslandes entgegentreiben. Den in der Botschaft auf 74,554.612 Francs bezifferten Werthabzug für theilweise abgenutzte Objecte finden die Experten nichts weniger als übersetzt, da die zurück zu kaufenden Bahnen ein durchschnittliches Betriebsalter von 26 Jahren haben und Abschreibungen für Abnutzungen nie stattfanden. Durch rechtzeitige mässige Tieferhaltung der Dividenden hätten sich die Bahnen ausreichende Reserven zur Ausgleichung bereit stellen können, während jetzt solche nur in unzureichender Grösse vorhanden sind. Allein deshalb kann dem Bunde nicht zugemuthet werden, für die im Dienste der Bahngesellschaften theilweise abgenutzten Objecte, die er selbst nur noch eine beschränkte Zahl von Jahren wird benutzen können und dann zu ersetzen hat, die vollen Anschaffungskosten zu vergüten. Die in den Berechnungen des Departements eingestellten Beträge für Einlagen in Erneuerungsfonds finden die Experten sehr mässig gegriffen, was schon daraus erhelle, dass sie nur wenig über die bisherigen regulativgemässen der Centralbahn hinausgehen. Auch kann der Bund verlangen, dass die Bahnen zur Zeit ihrer Uebergabe in allen Richtungen völlig befriedigend beschaffen seien. Dazu gehört nicht allein, dass die vorhandenen Objecte befriedigend beschaffen seien, sondern auch, dass sie ausreichen, um den zur Zeit der Uebergabe bestehenden Verkehr vollkommen befriedigend zu besorgen. Schliesslich constatiren die Experten, dass die Berechnungen der Botschaft, wenn sie auch, bis der Bund in den Besitz der Bahnen gelangt, noch viele Aenderungen erleiden werden, mit aller möglichen Sorgfalt und Vollständigkeit erstellt und in manchen zweifelhaften Fällen für den Bund eher zu ungünstig gehalten seien. Man dürfe daher annehmen, dass, wenn die Angelegenheit in gleichem Sinne fortbehandelt wird, der Bund von der Verstaatlichung finanziell keine unangenehmen Enttäuschungen erleben, sondern die Bundesbahnen gegentheils im Stande sein werden, über die Amortisation des Rückkaufscapitals hinaus, welche bis 1962 durchgeführt werden soll, dem Verkehr von Anfang an und später in wachsendem Umfange Erleichterungen zu bringen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Anschluss an die Valsugana-Bahn.) Es scheint, wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate“ entnehmen, dass endlich die Frage der Verbindung von Venedig mit Trient einer befriedigenden Lösung entgegengeht. Eine Commission, bestehend aus dem Bürgermeister von Venedig und mehreren anderen Bürgermeistern von betheiligten Gemeinden, dem Präsidenten der Handelskammer von Venedig, dem Ingenieur Radaelli und aus den drei Abgeordneten von Venedig, wurde nämlich vor Kurzem von den Ministern für öffentliche Arbeiten und für Ackerbau, Industrie und Handel empfangen, um Aufklärungen über das mit der Società Veneta getroffene Uebereinkommen bezüglich des Baues der ersten Strecke Mestre—Bassano zu geben. Bei diesem Anlasse wurden auch die von den Gemeinden und von der Provinz zugesicherten Subventionen, sowie auch der vom Staate nach dem Gesetze zu leistende kilometrische Beitrag einer Discussion unterzogen. Was den Bau der weiteren Strecke Bassano—Tezze anbelangt, so wäre derselbe nach der vom neuen Gesetze für Ergänzungslinien festgesetzten kilometrischen Concurrenz auszuführen. Beide Minister versprachen der Abordnung ihre Unterstützung und gaben ihrer Befriedigung über die günstige Wendung der Angelegenheit lebhaften Ausdruck.

— (Simplon-Bahn: Conferenz in Genua.) Gegen Ende des vorigen Monates hat in Genua eine Conferenz zwischen den Vertretern der Jura - Simplon - Gesellschaft, Director Ernst Ruchonnet und Referent Daumur, und dem Municipalrathe von Genua stattgefunden. Der Zweck dieser Conferenz war, der schweizerischen Unternehmung Gelegenheit zu geben, die Vortheile der neuen Communication unter Berücksichtigung des von Genua angeforderten Beitrages aus einander zu setzen. Referent Daumur nahm in seinen klaren Ausführungen Stellung gegen die drei hauptsächlichsten gegen den materiellen Beitrag Seitens der Stadt Genua erhobenen Einwürfe. Den ersten Einwurf, dass die Eröffnung des Rhonecanals die Bedeutung der neuen Linie für Genua illusorisch machen werde, bekämpfte Daumur mit der Entgegnung, dass die Ausführung des Projectes des Rhonecanals auf enorme Schwierigkeiten stosse und der Stadt Marseille unerschwingliche Kosten verursachen würde. Dem zweiten Einwurfe betreffend die Tarife begegnete der Referent mit dem Hinweis auf die bereits bestehenden niederen Tarife im francoschweizerischen Verkehr, welche eine weitere Reduction nicht mehr vertragen. Den dritten Einwurf, dass Genua im Vergleiche zu anderen Provinzen nur geringe Vortheile ziehen werde, bekämpften die schweizerischen Vertreter mit der Behauptung, dass die neue Communication Genua mit grossen industriellen Centren verbinden werde und nicht, wie behauptet wird, mit blos ackerbautreibenden Regionen. Schliesslich wurde darauf hingewiesen, dass das geänderte Project eine wesentliche Abkürzung der Verbindungslinie mit Genua herbeigeführt habe.

— (Die Vacuumbremse in Italien.) Eine Commission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahn-Gesellschaften und einem Oberbeamten des General-Inspectorates der Eisenbahnen, hat sich, wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate“ entnehmen, vor Kurzem nach Wien begeben, um sich über die Functionirung der Vacuumbremse zu informiren.

— (Eisenbahn San Giorgio di Nogaro—österreichische Grenze.) Die Società Veneta, Concessionärin der Eisenbahn San Giorgio di Nogaro—österreichische Grenze, hat die Arbeiten auf dieser Linie dermassen beschleunigt, dass die Eröffnung derselben voraussichtlich noch im September 1897 wird stattfinden können.

Frankreich. (Betriebseröffnungen.) Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens hat am 15. März von der Strassenbahn Armentières—Halluin die Strecke Frelinghien—Bousbecques (14 km) mit den Zwischenstationen Deulémont, Comines und Wervic, sowie den Haltepunkten Frelinghien, Pont Rouge, Sainte Barbe, Hel, Comines, Trois Ballots und Bousbecques dem Betriebe übergeben; ferner ist von den Strassenbahnen Savoyens Ende März die Linie von Saint Béron über Pont de Beauvoisin nach Saint Genix eröffnet worden.

— (Gemeinnützigkeitserklärungen von Eisenbahnprojecten.) Als gemeinnützig sind erklärt worden:

durch Verordnung vom 9. März das der Stadt Limoges concessionirte und von ihr an den Gewerbetreibenden A. Grammont in Pont de Chérui (Isère) und E. Faye in Lyon concessionirte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Limoges (12·671 km);

durch Verordnung vom 13. März das der Stadt Angers concessionirte und von dieser durch Vertrag vom 22. Februar an die Compagnie des tramways électriques d'Angers weiter vergebene elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Angers;

durch Verordnung vom 18. März die von den Departements Pas de Calais und Nord durch die Verträge vom 12. Mai, bezw. 25. Juli 1896 an Fresson concessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Béthune nach Estaires;

durch Verordnung vom 19. März das der Stadt Montpellier concessionirte und von dieser durch Vertrag vom 15. Februar an Cauderay und Valette weitervergebene, für Personenverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz auf dem Gebiete der Gemeinde Montpellier und Castelnau le Ledy;

durch Verordnung vom 20. März die dem Departement Charente Inférieure und von ihm durch Vertrag vom 16. März an die Société des tramways de la Grande Côte de Royan weiter vergebene, für Personenverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Pontaillac nach la Grande Côte;

durch Verordnung vom 30. März das der Stadt Rennes (Ille et Vilaine) concessionirte und von ihr durch Vertrag vom 6. März an A. Grammont und E. Faye weitervergebene, für Per-

sonen- und für Gepäckverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Rennes (15·062 km);

durch Verordnung vom 5. April die dem Departement Seine Inférieure auf 50 Jahre concessionirte und von ihm der Compagnie du tramway de Saint Romain weitervergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn zwischen Saint Romain de Colbosc und dem Bahnhofe Saint Romain;

durch Verordnung vom 13. April die der Westbahn durch Vertrag vom 25. März 1885 (genehmigt durch Gesetz vom 10. December 1885) unter Vorbehalt concessionirte Linie Carhaix—Châteaulin. Der Gemeinderath des Finistère hat sich durch die Beschlüsse vom 23. August 1895 und vom 15. April 1896 verpflichtet, eine Beihilfe von 300.000 Francs zu den Grunderwerbskosten zu leisten; ferner

durch Verordnung vom 16. April die der Gemeinde Mont Dore concessionirte und von ihr durch Vertrag vom 1. April 1896 an den Unternehmer Giraudon in Perrier weitervergebene, auf dem Gebiete der Gemeinde Mont Dore anzulegende elektrische Seilbahn von der Meynadierbrücke über die Dordogne nach der Höhe des sogenannten Salon du Capucin-Berges.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im August 1897.)

Im August 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	August
Liverpool	„Marathon"	1—10
Gibraltar [1]), Rouen	„Szt. László"	1—10
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Deák"	5
Liverpool	„Algerian"	5—15
Antwerpen	„Széchényi"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	5—15
Rotterdam	„Kálmán Király"	5—15
Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	5—15
London	„Narva"	10—20
Hamburg	Lusitania"	15—25
Rouen		15—25
Dunkerque		15—25
London	„Stefánia"	15—25
Barcelona [2])	„B. Kemény"	25
Bordeaux	„Jokai"	21—31
Liverpool	„Andalusian"	21—31
Glasgow	„Báthori"	21—31
London	„Wm. Bailey"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import

Von	Nach	Dampfer	August
Liverpool	Fiume	„Aleppo" (Cunard Line)	1—10
Antwerpen	„	„Petöfi"	5—15
Liverpool	„	„Arabian"	5—15
London	„	„Baross"	10—20
Glasgow	„	„Matlekovits"	10—20
Bordeaux	„	„Tibor"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	10—20
Rouen	„	„Matyas Király"	10—20
Rouen	„	„Zrinyi"	15—25
Liverpool	„	„Tyria" (Cunard Line)	15—25
Rouen	„	„Szt. László"	21—31
Liverpool	„	„Lesbian"	21—31
Glasgow	„	„Andrássy"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Nagy Lajos"	21—31
Antwerpen	Fiume	„Széchényi"	25 VIII—5 IX

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate August 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Arpád" am 2., „Adria" am 9., „Tisza" am 16., „Szápáry" am 23. und „Rákóczy" am 30.;

von Marseille nach Fiume: „Szápáry" am 4., „Rákóczy" am 11., „Arpád" am 18., und „Adria" am 25.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 10. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Obmannes des Gesellschaftsvorstandes Hofrathes Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsectetärs Dr. Carl Freiherr v. Banhans die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Asch-Rossbach statt. Bei derselben waren 15 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3300 Actien mit 132 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug die Zahl der beförderten Personen im Jahre 1896 62.501 (gegen 71.134), das Quantum der beförderten Eil- und Frachtgüter in Tonnen 72.439 (gegen 82.850). Die Einnahmen aus der Personenbeförderung stellten sich auf 7751·30 fl. (gegen 8117·69 fl.), aus der Eil- und Frachtgüterbeförderung auf 34.102·84 (gegen 33.026·31 Gulden), sohin die Gesammteinnahmen auf 41.854·14 fl. (gegen 41.144 fl.). Nach dem Rechnungsabschlusse verblieb ein Gebahrungsüberschuss von 15.072·84 fl. (gegen 15.218·90 fl.). Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluss und den Geschäftsbericht und ertheilte dem Gesellschaftsvorstande das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung, den obgedachten Gebahrungsüberschuss in der Weise zu verwenden, dass der Coupon der emittirten Prioritätsactien mit 5 fl. (5 pCt.) per Stück eingelöst und der verbleibende Saldo von 7087·84 fl. der Staatsbahn-Verwaltung im Sinne des Betriebsvertrages als Abschlagszahlung auf die gestundete Minimal-Betriebskostenvergütung zur Verfügung gestellt werde. Das statutengemäss ausscheidende Mitglied des Gesellschaftsvorstandes Christian Geipel wurde einstimmig wiedergewählt; ebenso wurde der bisherige Revisionsausschuss einhellig wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 8665/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 5. Mai für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 2·0888 km lange Schleppbahn Nadbrzezie-Weichselufer der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXL. Stückes.) Das am 20. Juli herausgegebene CXL. Stück enthält unter

Nr. 3330: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 17. Juli 1897, Z. 24.242, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXLI. Stückes.) Das am 22. Juli herausgegebene CXLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3331: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 13. Juli 1897, Z. 91.299/I, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen im Bezirke Samac.

Nr. 3332: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 12. Juli 1897, Z. 10.134/II, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen in Oberösterreich.

— (Inhalt des CXLII. Stückes.) Das am 24. Juli herausgegebene CXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3333: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 15. Juli 1897, Z. 19.250/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXLIII. Stückes.) Das am 26. Juli herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3334: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. Juli 1897, Z. 116.289, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus Böhmen über die Grenzstationen Klingenthal und Wittigsthal nach Sachsen.

— (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 27. Juli herausgegebene CXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3335: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 22. Juli 1897, Z. 15.297, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus mehreren Bezirken in Krain und Steiermark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifhefte 2 des Theiles II, giltig vom 1. August 1893, der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Einen neuen Ausnahmetarif 16 a für Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks).
2. Einbeziehung der Station Hannsdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz etc.).
3. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Pfennig oder 24 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 24. Juli 1897. [516]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Berichtigung des Eilgutfrachtsatzes der Relation Warnemünde — Budapest-fővámház.

Der Eilgutfrachtsatz der Relation Warnemünde—Budapest-fővámház auf Seite 24 des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverband-Tarifes, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893 wird mit Giltigkeit vom 15. September 1897 an auf **2406** Pfennig richtiggestellt.

Wien, am 26. Juli 1897. [517]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition für Raffinadezucker in Kolin.

Für in Opočno in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Uverni banka in Kolin eingelagerte und nach Prag St.E.G. reexpedirte Sendungen von Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife „Theil I" wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 die Reepeditions-Begünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 kr. (drei Kreuzern) pro 100 kg berechnet, und sind im Uebrigen für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 27. Juli 1897. [518]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 8. bis 15. August und vom 2. bis 8. September 1897 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz, Bielitz—Kalwarya-Zebrzydowska und Dziedlitz—Saybusch-Zablocie zu den fahrplanmässigen, Personen befördernden Zügen, sowie zu den verkehrenden nachbezeichneten Separat-Personenzügen Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt (Tour- und Retourkarten) nach Kalwarya-Zebrzydowska mit einer achttägigen Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausser den täglich verkehrenden, Personen befördernden Zügen werden nachstehend angeführte Separat-Personenzüge an den nachfolgend bezeichneten Tagen in Verkehr gesetzt:

Am 8., 9. und 15. August, ferner am 5., 6. und 8. September 1897 verkehren von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

Separat-Personenzug Nr. 2343:

Abfahrt von Bielitz	6·28	Früh
Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska .	9·43	Vorm.

und Separat-Personenzug Nr. 2319 V:

Abfahrt von Bielitz	7·12	Früh
Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska .	9·52	Vorm.

Ferner verkehren am 15. August und 8. September 1897 von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz die Separat-Personenzüge:

Nr. 2342:		
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska .	12·52	Nachm.
Ankunft in Bielitz	4·07	„
Nr. 2344:		
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska .	1·28	„
Ankunft in Bielitz	5·01	„
Nr. 2346:		
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska .	2·25	„
Ankunft in Bielitz	5·11	„

und im Anschlusse an den Separat-Personenzug Nr. 2346 in der Strecke Bielitz — Friedek-Mistek der Separat-Personenzug

Nr. 2248:		
Abfahrt von Bielitz	6·19	Abends
Ankunft in Friedek-Mistek	9·39	„

Zugleich wird am 15. August und am 8. September 1897 zur Weiterbeförderung der mit dem Separat-Personenzuge Nr. 2248 in Friedek-Mistek ankommenden Wallfahrer nach Friedland folgender Separat-Personenzug von Friedek-Mistek nach Friedland verkehren:

Abfahrt von Friedek-Mistek	9·50	Abends
Ankunft in Baschka	9·59	„
„ in Pržno H.	10·10	Nachts
„ in Friedland	10·20	„

Zu diesem Zuge sind in Friedek-Mistek normale Personenzugs-Fahrkarten zu lösen.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 20. Juli 1897. [519]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Beförderung von Langholz- und Langeisensendungen.) Die genannte Verwaltung verlautbart nachträglich, dass gewöhnliche offene Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht im Binnenverkehre und im Verkehre von ihren Stationen nach preussischen Stationen bis Ende August 1897 für diejenigen Holz- und Eisensendungen verwendet werden, welche sich lediglich über ihre und preussische Linien bewegen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Cranzahl.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli ab wurde die Station Cranzahl der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung sind bis zur Herausgabe des nächsten Tarifnachtrages zugrunde zu legen:

im Verkehr mit Ebersdorf . . . . 418 km
" " " Jägerndorf . . 527 "
" " " Mittelwalde . . 409 "

im Uebrigen die Entfernungen der Station Buchholz in Sachsen zuzüglich 6 km.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. September tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, der den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der Altdamm-Kolberger und Stargard-Küstriner Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits umfasst.

Mit der Einführung dieses Tarifes sind im allgemeinen Frachtermässigungen verbunden, insbesondere für Vieh (ausschliesslich Pferde) in Wagenladungen. Es treten jedoch auch einige geringfügige Erhöhungen gegenüber den bisher giltigen Frachtsätzen ein.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Berlin-Sächsische Vieh- u. s. w. Tarif vom 1. Februar 1894;
2. der Norddeutsch-Sächsische Vieh- u. s. w. Tarif vom 1. Jänner 1893;
3. der Breslau-Sächsische Vieh- u. s. w. Tarif vom 1. August 1889;
4. der Bromberg-Sächsische Vieh- u. s. w. Tarif vom 1. Juni 1889;
5. der Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächische Vieh- u. s. w. Tarif vom 1. März 1889;
6. der Vieh- u. s. w. Tarif für die kgl. Preussischen Staatsbahnen vom 1. October 1895

nebst Nachträgen, und zwar der Tarif zu 1 vollständig, die Tarife zu 2, 3, 4 und 5 nur bezüglich des Verkehres mit den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der Altdamm-Kolberger und Stargard-Küstriner Eisenbahn und der Tarif zu 6 nur bezüglich des Verkehres zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin einerseits und den sächsischen Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau andererseits.

Ausserdem werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die jetzt bestehenden directen Frachtsätze mangels Bedürfnisses ohne Ersatz aufgehoben.

Ueber die durch den neuen Tarif eintretenden Frachterhöhungen u. s. w. ertheilt auf Anfrage das Verkehrsbureau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, Wienerstrasse 4, Auskunft.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. August ab gelangt der V. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzungen und Berichtigungen im Kilometerzeiger, bezw. im Nachtrag IV vom 1. Mai 1897.
II. Kilometerzeiger für Bubenreuth, Mindelaltheim, Pankofen und Schwenningen in Bayern.
III. Entfernungen für die unter II aufgeführten Stationen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr nach und von München C.-B., sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.
IV. Tabelle zur Ermittlung der Entfernungen für den die Station München C.-B. transitirenden Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr.
V. Vom Hauptkilometerzeiger abweichende Entfernungen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr, sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz mit Umschlag in Passau. Das Ausschreiben Nr. 48.159 III auf Seite 256 des Tarifanzeigers Nr. 27 der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen (vergl. die Mittheilung in Nr. 86 dieses Blattes [pag. 1547]) vom 1. Juli erstreckt sich auf die mit Umschlag in Passau giltigen Frachtsätze nach den Stationen

a) der Linien Rorschach—Winterthur und Dübendorf—Rapperswyl der Vereinigten Schweizer Bahnen,
b) der Toggenburger Bahn,
c) Wald der Wald—Rüti-Bahn,
d) Heiden der Rorschach—Heiden-Bergbahn.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau—Regensburg—Deggendorf Donaulände transit. (Tarifermässigungen.) Durch die Eröffnung der Bahnstrecke Solingen—Remscheid am 16. Juli 1897 traten im vorbezeichneten Verkehr für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen Entfernungsabkürzungen bis zu 5 km ein. Es erfahren in Folge dessen die Frachtsätze dieser Stationen im Verkehre mit Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände Ermässigungen, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen und die Auskunftsstellen nähere Auskunft geben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) Mit Giltigkeit vom 18. Juli 1897 ab wurde die Greifswald-Grimmener Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif für den Binnen- und den directen Verkehr einbezogen.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Neuer Theil I.) Mit Giltigkeit vom 20. Juli alten (1. August neuen) Stils erscheint eine Neuauflage des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil I, wodurch die am 20. December 1892 alten (1. Jänner 1893 neuen) Stils erschienene Ausgabe nebst dem ersten Nachtrag aufgehoben wird. Die neue Auflage enthält den Wortlaut des alten Theils I mit den Aenderungen des ersten Nachtrages, ausserdem die inzwischen erschienenen Ergänzungen der Einführungsbestimmungen und einige neue oder geänderte Zusatzbestimmungen. Druckstücke des neuen Tarifes sind durch Vermittlung der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, im heurigen Jahre den **Bau eines Wohngebäudes für Beamte und Diener der Station Imst** am linken Innufer, vis-à-vis der Station Imst, in Angriff zu nehmen und im gleichen Jahre noch unter Dach zu bringen.

Das Hauptgebäude ist einstöckig, ganz gekellert, mit einer verbauten Fläche von 300 m^2, das Fundament ist aus Bruchstein in Cementkalkmörtel, das aufgehende Mauerwerk aus Ziegelmauerwerk in Weisskalkmörtel herzustellen, das Dach mit Falzziegeln einzudecken.

Hiezu kommt noch eine gemauerte Waschküche mit 25·5 m^2 verbauter Fläche und eventuell die Herstellung der Canalisirung, einer circa 140 m langen Wasserleitung aus 0·03 m weiten Röhren nebst einem Auslaufbrunnen und Herstellung der Einfriedung mit Theer und Gehthüre.

Die Offerenten werden ersucht, die Offerte bis spätestens **9. August l. J., Mittags 12 Uhr,** beim Expedite der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzureichen und sich dabei über den bei der Directionscassa erfolgten Erlag eines Vadiums von 1200 fl. ö. W. auszuweisen. Die Offertverhandlung wird am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck stattfinden, und sind die Offerenten berechtigt, derselben beizuwohnen.

Alle Behelfe, als: Pläne, Bedingnisse, Masse etc.. nebst den Formularien für die Offertstellung können bei der Directionsabtheilung für Bau und Bahnerhaltung Innsbruck, Rudolfstrasse Nr. 3, III. Stock (an Wochentagen von 8—12 und 3—5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags), eingesehen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1409	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Lábatlan	Wien Staatsbahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar. - Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	80 Heller	58 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1410	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification	Opočno	Bubna St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	75·9 kr.	50·0 kr.	25·9 kr.	Im Kartirungswege		
1411	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Krompach	Segen-Gottes	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	192 Heller		Im Kartirungswege		
1412	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Hartblei, Bleizink, metallische Bleiabfälle und alte Bleikugeln, Bleiwaaren, und zwar Schüsseln, Teller, Töpfe und sonstige Kochgeschirre aus Blei; auch Plomben, Röhren, Bleischrot, Walzen, Bleidraht und neue Bleikugeln, Bleiglätte	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Kolin St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der für die Classe II allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer 141·0	114	27·0	Im Kartirungswege		
					Ladestelle Schönweld chem. Fabrik				145·3	114	31·3			
					Peček				148·6	114	34·6			
				oder vice versa										
				Wien Oe.N.W.B.	Kolin Oe.N.W.B.				141 kr.	114 kr.	27 kr.			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1413	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Position E—20 der Güterclassification, Tarif Theil I für Oesterreich-Ungarn etc. vom 1. Jänner 1893	Stadlau loco	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung pro Frachtbrief mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	4·5 Kreuzer		Im Kartirungswege	Rücksichtlich der Relation „Stadlau transit—Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände“ besteht ein Frachtsatz, verlautbart im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 46 vom 22. April 1897 sub Position 916	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zum Baue der städtischen Gaswerke an der Donaulände bestimmt und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind.*)
1414	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Zabrze Coaksanstalt oder vice versa	Segen-Gottes	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896		104 Pfennige		Im Kartirungswege		
1415	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine der Pos. 8—57 der Güterclassification	Hohenstadt	Retz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	49·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1416	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Wein und Most der Pos. W—10, bezw. M—27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, exclusive Obstwein (Cider) und Obstmost	Nagyvárad	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten unter 5000 kg nur in Fässern b) bei Frachtzahlung von mindestens 5000 kg und c) bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 5. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		Heller ad a) 367·2 ad b) 336·2 ad c) 280·2	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		

*) An die Gewährung dieses Frachtsatzes wird ferner die Bedingung geknüpft, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen. In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten. Das Auf- und Abladen der in Rede stehenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Zdounek	Loboditz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Abladens und Auflegens in Loboditz innerhalb der tarifmässigen Frist durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Juli 1898	Localtarife	22·2 kr. = 44·4 Heller	36 Heller	8·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1418	Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung für die Localbahn Melnik-Mšeno		Zuckerrüben	Mšeno trans.*)	Melnik	Unter Aufrechthaltung der für diese Transporte laut dem Localtarife der Localbahn Melnik-Mšeno für den Ausnahmetarif II, bezw. III bestehenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, für die Localbahn Melnik-Mšeno	Heller 25	22	3	Im Kartirungswege		*) Giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Mšeno - Unter-Četno
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Abfälle von der Zuckerfabrikation, Composte, Press- u. Saturationsschlamm	Melnik	Jenichov				12	10	2			
					Kanina-Oujezd				23	19	4			
					Lhotka				15	13	2			
					Mšeno loco				23	20	3			
					Mšeno trans.*)				23	18	5			
					Nebužoly				19	16	3			
					Studnica				17	14	3			
					Vrutica-Jelenice				10	9	1			
					Živonin				20	17	3			
1419	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zum Baue einer neuen Brücke über den Egerfluss bei Nebanitz und einer neuen zu dieser Brücke führenden Bezirksstrasse dienenden Baumaterialien und Brückenconstructionstheile als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Mostau Nebanitz bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen mit der Massgabe zur Anwendung, dass in diesem Falle von der Vorlage des Bauconsenses abgesehen wird.												

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
61	83 vom 20. Juli 1897	1361	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. Ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrauer Revieres, Mähr.-Ostrau, Dombrau, Karwin	Pozsony-Ujváros	In der Rubrik 6 hat das Minimalquantum ad a) statt 500 richtig 5000 Tonnen zu lauten, und in der Rubrik 9 ist statt 97 Heller 94 Heller zu setzen	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
62	Verordnungs-Blatt Nr. 85 ddto. 24. Juli 1897	1385	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Localbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B. München S.B. Landshut Regensburg	In der Rubrik 5 hat es in der 5., bezw. 6. Zeile vom Anfang statt „Michalkowitz-Dombrauer Localbahn" zu heissen: „Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn"	
63	Verordnungs-Blatt Nr. 85 ddto. 24. Juli 1897	1386	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Karwin	München S.B.	In der Rubrik 9 hat in der letzten Zeile der Frachtsatz nicht Mark 2·469, sondern Mark **1·469** zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. Wien, 31. Juli 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 8. Juli 1897, Z. 5737/III, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Behebung einer Divergenz zwischen einer im § 26 der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen enthaltenen Bestimmung und dem § 11 der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126*) (Ausfertigung der Frachtbriefe für explosible Frachten).

Zur Behebung einer Divergenz zwischen einer im § 26 (Punkt 89 b Frachtbriefe) der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen enthaltenen Bestimmung und dem § 11 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, hat das k. u. k. Reichskriegsministerium mit Note von 5. Juni 1897, Abth. 5, Nr. 1922/E.B. — nach eingelangter Zustimmungserklärung des kgl. ungarischen Handelsministeriums — auch seinerseits der vom k. k. Eisenbahnministerium angeregten Abänderung der erstcitirten Bestimmung in dem Sinne, dass „in den für explosible Frachten anzufertigenden Frachtbriefen, welche keine anderen Gegenstände enthalten dürfen, die Bezeichnung der Gegenstände mit rother Tinte unterstrichen sein muss“ zugestimmt.

Diese abgeänderte Bestimmung wurde im Normalverordnungsblatte für das k. u. k Heer verlautbart, und wurde gleichzeitig verfügt, dass dieselbe auch in den nächsten Nachtrag zur Vorschrift für den Militartransport auf Eisenbahnen aufgenommen werde.

Wien, am 8. Juli 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erweiterung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn Tetschen-Eulau auf die Zweiglinien nach Obergrund und nach Rosawitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Eduard Spalek in Tetschen mit dem Erlasse vom 20. März 1897, Z. 3051/I (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 6. April 1897), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Tetschen über Bodenbach nach Eulau auf die Zweiglinien am linken Elbe-Ufer von der Kettenbrücke in Tetschen-Weiher nach Obergrund und nach Rosawitz unter den im obigen Erlasse normirten Bedingungen und Vorbehalten ausgedehnt.

Wien, am 8. Juli 1897. Z. 10.534/I.

*) In analoger Weise wurden hievon sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen mit eigenem Betriebe mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1897, Z. 5737/III, verständigt.

Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1896.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1896“ veröffentlicht, welcher an die Stelle des in den Vorjahren Seitens der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen alljährlich erstatteten Verwaltungsberichtes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen getreten ist. In Erweiterung der bisher üblichen Angaben über die Fortschritte des Staatseisenbahnbaues enthält der Bericht ausführlichere Mittheilungen über die gesammte Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues überhaupt und umfasst sohin nicht nur die durch Staatsorgane sei es für Rechnung des Staates oder von Privatunternehmern, sondern auch die unter staatlicher Ingerenz überhaupt im Berichtsjahre durchgeführten oder in Durchführung begriffenen Eisenbahnbauten.

Das Betriebsnetz der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welches mit Schluss des Jahres 1895 eine Betriebslänge von 8906 km besass, erfuhr im Betriebsjahre 1896 eine bedeutende Erweiterung. Es wurden nämlich im Laufe des Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben: die Localbahnen Trient-Reichsgrenze bei Tezze (Valsugana-Bahn), Lindewiese-Barzdorf, Schwarzenau-Zwettl, die Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn, ferner die Localbahnen Zwittau - Polička, Niklasdorf - Zuckmantel, Mährisch - Budwitz — Jamnitz, die Strecke Tarnopol—(Ostrów—) Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen, sowie die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. Sonach umfasst das staatliche Betriebsnetz mit Schluss des Jahres 1896 eine Gesammtlänge von 9179 km, gegenüber dem Vorjahre um 273 km oder 3·1 pCt. mehr. In dieser Gesammtbetriebslänge ist nicht enthalten die im October 1894 eröffnete 76 km lange schmalspurige Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, welche ebenfalls im Staatsbetriebe steht, deren Betriebsgebahrung aber in den Betriebsergebnissen der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht zum Ausdrucke gelangt.

Für die Organisation der Oesterr. Staatsbahnen war das Geschäftsjahr 1896 von einschneidender Bedeutung. Nachdem mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und das neue Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung genehmigt worden war, nahm das Eisenbahnministerium mit 19. Jänner 1896 seine Wirksamkeit auf. Mit 31. Juli 1896 hörte die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu bestehen auf, während mit 1. August die neue Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung voll in Wirksamkeit trat und die Staatsbahn-Directionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau mit diesem Tage ihre Functionen in unmittelbarer Unterordnung unter das Eisenbahnministerium aufnahmen. Vom 1. August an wurde die k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection in Bregenz, welche von da ab die Bezeichnung „k. k. Schiffahrts-Inspection in Bregenz“ führt, der Staatsbahn-Direction in Innsbruck unterstellt.

Was den Verkehr betrifft, so haben auf dem staatlichen Betriebsnetze im Jahre 1896 792.585 Züge mit 48·9 Millionen Zugskilometern verkehrt, was gegenüber dem Vorjahre einer Mehrleistung um 41.369 Züge (2·8 Millionen Zugskilometer) entspricht. Speciell auf dem staatlichen Betriebsnetze haben im Berichtsjahre 26.891 Express- und Schnellzüge mit 5·2 Millionen Zugskilometer, 271.272 Personenzüge mit 20·2 Millionen Zugskilometer und 297.552 Güterzüge mit 18·7 Millionen Zugskilometer verkehrt. Für das Jahr 1896 ergibt sich eine Gesammtleistung von 10·9 Milliarden Brutto-Tonnenkilometer oder 8·2 pCt. mehr als im Vorjahre.

Die gesammten Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe und den mit demselben verbundenen Nebendiensten betrugen im letzten Jahre 103,529.906 fl., das ist um 8,285.323 fl. oder 8·7 pCt. mehr als im Jahre 1895. Dieselben vertheilen sich in folgender Weise:

	Gulden	Gegenüber dem Vorjahre Gulden
Personenbeförderung . . .	24,939·054	+ 1,099.019
Reisegepäck	1,355.727	+ 13.147
Eilgüter	2,919.493	+ 219.029
Frachtgüter	69,764.415	+ 7,483.646
Transporteinnahmen im Ganzen	98,978.689	+ 8,814.841
Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	2,049.011	+ 330.091
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,125.980	+ 109.925
Antheil am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	477.876	+ 67.833
Betriebsüberschuss der Böhm. Westbahn pro 1894 . .		675.477
Verpachtung des Hotels Zell am See		10.000
Lagerhaus in Graz		10.185
Erträgniss der Antheile an der Wiener Verbindungsbahn .		175.773
Sonstige verschiedene Einnahmen	898 350	165.932
Zusammen	103.529.906	+ 8,285.323

Die durchschnittliche Jahres-Betriebslänge hat sich von 7936 km im Jahre 1895 auf 7973 km im Jahre 1896, somit um 37 km oder 0·46 pCt. erhöht, während die Transporteinnahmen von 90,163.848 fl. auf 98,978.689 fl., das ist um 9·78 pCt., gestiegen sind.

Der mit 1. September 1895 eingeführte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck hatte im Jahre 1896 bei einer gegen das Vorjahr gesunkenen Frequenz eine Steigerung der Einnahmen im Gefolge. Die Anzahl der Personenfahrten hat sich von 41,844.835 auf 40,348.836 ermässigt. Diese Verringerung der Frequenz betrug im Ganzen 3·58 pCt. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer beträgt 1710 Millionen und hat sich um 1·08 pCt. verringert. Die percentuelle Betheiligung an dem Gesammtverkehre hat eine Abnahme, hingegen selbstverständlich die Zahl der Reisen auf grössere Entfernungen im Verhältnisse zur Gesammtzahl der Reisenden eine Zunahme erfahren. Die Anzahl der Reisenden im Nahverkehre auf Entfernungen bis zu 20 km betrug vom 1. Jänner bis Ende August v. J. 14,287.916 gegen 16,677.984 im Jahre 1895. Für die Zeit vom 1. September bis letzten December des Berichtsjahres ist hingegen im Vergleiche zum vorangegangenen Jahre wieder eine gesteigerte percentuelle Betheiligung des Nahverkehres an dem gesammten Personenverkehre zu verzeichnen, während dementsprechend der Antheil des Verkehres auf grössere Entfernungen einen Rückgang

erkennen lässt. Der Antheil des Nahverkehres auf Entfernungen bis zu 20 km stellte sich während dieser Zeit auf 55·4 pCt. im Jahre 1896 gegen 51·0 pCt. im Vorjahre. Die Anzahl der Reisenden bezifferte sich auf 7,111.827, bezw. 6,094.840. Von den Transporteinnahmen entfallen 63·4 pCt. auf Reisende mit Personenzügen in der dritten Classe und 13·3 pCt. auf solche mit Schnellzügen in der zweiten Classe. Die durchschnittliche Einnahme ist von 57 auf 61·8 kr., die durchschnittliche Einnahme per Person und Kilometer von 1·38 auf 1·46 kr. gestiegen.

An Reisegepäck wurden im Jahre 1896 70.866 t abgefertigt, d. i. um 456 t mehr als im Vorjahre. Die Einnahme hat sich um 13.147 fl. erhöht. Die Einnahme pro Tonnenkilometer beträgt 15·63 kr. und hat sich um 0·02 kr. erhöht. Das Gesammtgewicht der als Eilgut beförderten Transporte beträgt 223.062 t und weist gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von 26.202 t auf. Die Einnahmen stiegen um 219.029 fl. An Frachtgut wurden 26,955.300 t transportirt, d. i. um 3,046.353 Tonnen oder 12·7 pCt. mehr. Die Einnahme hat sich um 7,483.646 fl. oder 10·7 pCt. erhöht. An der Vermehrung der Frachtguttransporte nahmen insbesondere Theil die Artikel: Getreide, Rüben und Rübenschnitte, Steinkohlen, Braunkohlen, Bau-, Werk- und Nutzholz, Petroleum, Steine und Cement. Ausfälle zeigten sich u. A. bei Hornvieh, Coaks und Eiern.

Was den Localbahnbetrieb anbelangt, so erklärt sich die Mehreinnahme von 330.091 fl. hauptsächlich durch die Uebernahme des Betriebes mehrerer im Jahre 1896 eröffneter Localbahnen. Es haben sich aber auch die Pauschalvergütungen bei mehreren Localbahnen dadurch erhöht, dass die Einnahmen derselben eine Steigerung erfahren haben.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Salzgeschäfte betrug 109.925 fl. Dieselbe ist theils dem vermehrten Salzabsatz, theils dem grösseren Zinsenerträgnisse in Folge der im Berichtsjahre eingeführten Deponirung der disponiblen Salzgelder bei einem Wiener Bankinstitute zuzuschreiben.

Die Erhöhung des Antheiles am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um 67.833 fl. ist auf die Steigerung des Reingewinnes dieser Bahn zurückzuführen. Die „verschiedenen Einnahmen“ weisen einen um 165.932 Gulden ungünstigeren Erfolg auf, der sich dadurch ergibt, dass den bei Mieth- und Pachtzinsen, den Mitbenützungsgebühren für Bahnhöfe oder Bahnstrecken und bei der Post „Verschiedenes“ erzielten Mehreinnahmen ungünstige Ergebnisse im höheren Ausmasse beim Agio und Zinsenergebniss und bei den Telegraphengebühren gegenüberstehen.

Die Neuorganisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung bedingte bei der Darstellung des die Ausgaben der k. k. Staatsbahnen behandelnden Berichtstheiles mehrfache Abweichungen von jenen Aufstellungen, welche in den analogen Partien der in den Vorjahren für die k. k. Staatsbahnen erstatteten Verwaltungsberichte sich vorfinden. So findet sich bereits in den das in Rede stehende Capitel einbegleitenden Uebersichts-Zusammenstellungen einerseits eine Berechnung, wonach die Gesammtsumme der Betriebsausgaben mit 65,607.773 Gulden beziffert wird, hiebei jedoch die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, für den Centraldienst der executiven Dienstzweige und für einen Theil der sonstigen Auslagen nur rücksichtlich des Zeitabschnittes vom 1. Jänner bis 31. Juli 1896 einbezogen erscheinen, während in der unmittelbar darauf folgenden, den Vergleich der Betriebsausgaben im Gegenstandsjahre mit jenen des Vorjahres bezweckenden Tabelle die bezüglichen, sonst als Ausgaben des Eisenbahnministeriums, Centralleitung, zur Verrechnung gebrachten Ausgaben für die restlichen fünf Monate im Betrage von 4,071.620 Gulden mit zur Darstellung gelangten, wodurch sich die das Jahr 1896 betreffende Vergleichsziffer auf 69,679.393 Gulden erhöht und sohin gegenüber der analogen Ziffer des Vorjahres per 64,138.356 fl. einen Mehraufwand von 5,541.037 fl. aufweist.

Von den einzelnen Positionen erforderten einen höheren Aufwand:

Allgemeine Verwaltung und Centraldienst der executiven Dienstzweige, einschliesslich der Localeinnahmen-Controlen . .	217.687 fl.
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	367.189 „
Verkehrs- und commercieller Dienst . . .	1,140.244 „
Zugförderungs- und Werkstättendienst . .	1,318.139 „
Sonstige Auslagen	1,745.660 „
Auslagen für den Localbahnbetrieb . . .	532.330 „
Auslagen für das Salzgeschäft	241.458 „
	5,556.707 fl.

welchem Mehrbetrage ein rechnungsmässiges Minder-erforderniss bei anderen Positionen entgegensteht.

Der Mehraufwand für allgemeine Verwaltung und Centraldienst-Auslagen, einschliesslich der Localeinnahmen-Controle, betrug 217.687 fl.; hieran participiren die persönlichen Ausgaben mit 132.527 fl., die sachlichen Auslagen mit 85.160 fl. Bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung waren ausser dem Mehrbedarfe in Folge Streckenzuwachses nachstehende Momente Ursache von Mehrausgaben, und zwar: Die 1896 für das volle, für 1895 nur für ein halbes Jahr wirksam gewesene Aufbesserung der Personalbezüge und die im Jahre 1896 durchgeführte Aufbesserung der Systemisirung des Personals. Weitere Mehrkosten wurden verursacht durch einen grösseren Antheil an den erhöhten Centralleitungskosten der Staatsbahn-Directionen. Auch erwuchsen Mehrauslagen durch die Umgestaltung mechanischer Distanzsignale, sowie durch diverse grössere Bauherstellungen.

Im Verkehrs- und commerciellen Dienste wirken ausser der Mehrleistung noch ein: Vermehrung des Personals der Staatsbahn-Directionen in Folge Organisations-Aenderungen, ferner Beförderungen, Vorrückungen und Stabilisirung des Personals, Gewährung von Localzulagen und Erhöhung bestehender Zulagen etc.

Die Steigerung der Auslagen für Zugförderung und Werkstättendienst findet ihre Begründung in der Mehrleistung von Zugskilometer und in der Zunahme der persönlichen Ausgaben. Diese ist die Folge der Ueberweisung von Agenden des k. k. Eisenbahnministeriums an die k. k. Staatsbahn-Directionen und der Beförderung und Vorrückung des Personals. Die auch bei den sachlichen Betriebserfordernissen vorgekommenen Mehrausgaben wurden namentlich durch die steigende Reparatursbedürftigkeit der älteren Fahrbetriebsmittel, sowie durch die eingetretene und das ganze Jahr wirksame Stabilisirung der Werkstätten-Arbeiter hervorgerufen.

Die sonstigen Auslagen zeigen einen Mehraufwand von 1,745.660 fl. Derselbe wurde hauptsächlich bewirkt durch die Erhöhung der Einkommensteuer als Folge des höheren Erträgnisses, weiter durch die Vermehrung der in den Vorjahren mit den Einnahmen compensirten Ausgaben der Wiener Verbindungsbahn,

endlich durch die Steigerung der Beiträge zu den Altersversorgungs-Anstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen.

In dem Abschnitte „Finanzielle Ergebnisse des Staatseisenbahn-Betriebes“ erscheint den durch die Neuorganisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung bedingten Aenderungen in der Budgetirung in formeller Weise ausgiebig Rechnung getragen, wobei an Stelle der in den früheren Berichten enthaltenen, lediglich die Gebahrung des Staatseisenbahn-Betriebes umfassenden Gebahrungs-Nachweisungen solche Nachweisungen über die Gebahrung des k. k. Eisenbahnministeriums getreten sind, während die Ermittlung des Betriebsüberschusses im rein statistischen Wege auf schlüsselmässiger Grundlage erfolgte und zur Darstellung gebracht wurde.

Dieser Ermittlung zufolge betrugen die ordentlichen Einnahmen des Staatseisenbahn-Betriebes einschliesslich des demselben rechnungsmässig zugeschiedenen Antheiles an den Einnahmen des k. k. Eisenbahnministeriums 103,962.542 fl. und die ordentlichen Ausgaben inclusive des schlüsselmässig ermittelten Antheiles an den Ausgaben des k. k. Eisenbahnministeriums, sowie der Kosten des Central-Wagendirigirungsamtes 69,376.653 fl. Hieraus ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 34,285.889 fl., welcher durch Zurechnung des Betriebsüberschusses der verpachteten Staatsbahnlinien Časlau—Zawratetz, Časlau—Močowitz und Königshan—Schatzlar im Betrage von 85.249 fl. sich auf die Summe von 34,371.138 fl. erhöht.

Dieser Betriebsüberschuss ergibt im Entgegenhalte zu dem im Verwaltungsberichte mit 1.139,887.884 fl. bezifferten Anlagecapitale eine Verzinsung des letzteren mit 3·02 pCt. Die im Berichtsjahre für Investitionszwecke aufgewendeten Beträge betrugen im Ganzen 8,898.307 fl.

Im Vergleiche mit den Ansätzen des Finanzgesetzes für das Jahr 1896 ergab sich im Ordinarium der Staatseisenbahn-Verwaltung für dieses Jahr, obwohl die Ausgaben sich um 3,318.319 fl. höher stellten als die präliminirten, durch das gleichzeitige Anwachsen der Einnahmen um 4,934.168 fl. ein um 1,615.849 fl. günstigerer Erfolg.

Der Bericht enthält in einem Anhange eingehende Mittheilungen über die Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues. Diese Mittheilungen betreffen einerseits die durch Staatsorgane für Rechnung des Staates oder von Privatunternehmern durchgeführten Bahnbauten, und zwar insbesondere den Stand der Schlussarbeiten bei den bereits dem Betriebe übergebenen, sowie den Stand der Arbeiten bei den in Ausführung und in der Projectirung begriffenen Bahnen und den Stand der Arbeiten bei der Wiener Stadtbahn, und enthalten andererseits eingehende Angaben über die unter staatlicher Ingerenz durchgeführten Privatbahnbauten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Ostgalizische Localbahnen: Linien Hadynkowce—Iwanie puste und Teresin—Skała: Ergebniss der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das mit den Berichten der k. k. Statthalterei in Lemberg, Z. 16.903, bezw. 36.398, mitgetheilte Ergebniss der n der Zeit vom 14. bis 21. Jänner und vom 29. März bis 10. April durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen in Betreff der Theilstrecken von km 2·07 bis 23·8/9 und von km 27·5/6 bis ans Ende der Linie Hadynkowce—Iwanie puste sammt der Linie Teresin—Skała der Ostgalizischen Localbahnen im Allgemeinen unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen, bezw. gestellten Anträge zur Kenntniss genommen und über die in den bezüglichen Commissionsprotokollen noch offen gehaltenen Fragen die Entscheidung getroffen, ferner für die bisher vom Bauconsens ausgeschlossene Theilstrecke von km 45·8/9 bis 49·4/5 der Linie Hadynkowce—Iwanie puste den Bauconsens nachträglich ertheilt und die k. k. Statthalterei in Lemberg ermächtigt, die bezüglichen Enteignungserkenntnisse zu fällen. [E.-M.-Z. 7441/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Bau- und Geleiseherstellungen in der Station Znaim.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines siebenten Geleises auf der rechten Stationsseite mit 220 m nutzbarer Länge und eines Magazin-Stockgeleises mit 174 m nutzbarer Länge auf der linken Stationsseite, sowie für die seitliche Verschiebung der Umladehalle und Umgestaltung der angrenzenden Geleiseanlage der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Station Znaim ertheilt.
[E.-M.-Z. 11.478/IV.]

— (Errichtung definitiver Schneeschutzbauten auf der Strecke Goltsch-Jenikau — Kolin: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Errichtung definitiver Schneeschutzbauten auf der Strecke Goltsch-Jenikau—Kolin der Linie Wien—Tetschen der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.606/IV.]

— (Herstellung von zwei Signalhütten am Bahnhofe Kolin.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung von zwei Signalhütten am Bahnhofe Kolin ertheilt. [E.-M.-Z. 11.060 IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Weichenversicherungsanlage in der Station Sedletz-Kuttenberg.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Weichenversicherungsanlage in der Station Sedletz-Kuttenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 11.612/IV.]

— (Vergrösserung des Wasserstationsgebäudes in Mähr.-Budwitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project der Vergrösserung des nördlichen Anbaues des Wasserstationsgebäudes in Mähr.-Budwitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 10.699/IV.]

— (Strecke Tetschen—Mittelgrund: Project der Errichtung eines Nebengebäudes auf der Bahnparcelle Nr. 730/I nächst km 457·3/4, rechts der Bahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das namens der Stadtgemeinde Tetschen vorgelegte Project betreffend die Errichtung eines Nebengebäudes auf der Bahnparcelle Nr. 730/I nächst km 457·3/4, rechts der Bahn, der Strecke Tetschen—Mittelgrund als entsprechend genehmigt und die Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 9980/I.]

— (Strecke Znaim — Wolframitzkirchen: Herstellung eines Verladegeleises in km 104·8/105·4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für ein in km 104·8/105·4 der Strecke Znaim—Wolframitzkirchen für Zwecke der Bauunternehmung S. Kössler & Sohn herzustellendes Verladegeleise ertheilt. [E.-M.-Z. 9865/IV.]

— (Linie Chlumetz — Parschnitz: Errichtung der Haltestelle Hennersdorf-Branna: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Errichtung der Haltestelle Hennersdorf—Branna beim Wächterhause Nr. 64 zwischen den Stationen Starkenbach und Pelsdorf der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 10.659/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Reichenberg—Seidenberg: Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in der Station Raspenau-Liebwerda: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in der Station Raspenau-Liebwerda der Linie Reichenberg—Seidenberg der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E-M.-Z. 11.523/IV.]

— (Linie Josefstadt—Liebau: Herstellung einer Signalhütte in der Station Schwadowitz-Eipel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer Signalhütte in der Station Schwadowitz-Eipel der Linie Josefstadt—Liebau der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.411/IV.]

— (Linie Eisenbrod—Kleinskal: Project für die Umwandlung des Schlagschrankens in km 115·2/3 in einen Zugschranken und Umstellung der Zugkrahne der Zugschranken in km 114·4/10 und 115·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. Juni 1897, Z. 36.799, mit welchem auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. Februar 1897 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Umwandlung des Schlagschrankens in km 115·2/3 der Linie Eisenbrod—Kleinskal in einen Zugschranken und Umstellung der Zugkrahne der Zugschranken in km 114·4/10 und 115·1/2 der Bauconsens ertheilt wurde, zur Kenntniss genommen. [E.-M-Z. 10.114/IV]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Bauconsensertheilung für eine zweite Geleiseverbindung der Station Königgrätz mit der Maschinenfabrik Märky, Bromovsky & Schulz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer zweiten Geleiseverbindung zwischen der Station Königgrätz und der Maschinenfabrik Märky, Bromovsky & Schulz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.613/IV.]

Localbahn Časlau - Zawratetz. (Errichtung von Schneeschutzbauten in der Strecke Časlau—Žleb: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn als betriebführenden Verwaltung der Localbahn Časlau-Zawratetz-Močowitz vorgelegte Project über die Errichtung definitiver Schneeschutzbauten in der Strecke Časlau—Žleb (km 4·7 bis 5·0) der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.410/IV.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 9. bis 12. December 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, verbunden mit der Erörterung der Stationsfragen rücksichtlich des Projectes der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen, und zwar der Theilstrecken:

A. Station Gablonz-Brandl der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn — Neissebrücke (km 0·4) — Reinowitz - Johannesberg (ausschliesslich der Anlage der Station Gablonz-Brandl),

B. Reinowitz-Grünwald—Gablonz (Alter Markt) – Station Gablonz a. d. Neisse der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn,

C. Neissebrücke (km 0·4 der Linie A) — Gablonz (Alter Markt)— Gebirgsstrasse (Stadtbahnlinie)

wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 5770/I.]

Projectirte Localbahn Karlsbad - Merkelsgrün. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karlsbad hat die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung der Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün auf den 10. August und die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 11.408/I.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Gabel—Karlswald: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Gabel—Karlswald, km 117·4 bis km 139, der Bahnlinie Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4369/I.]

Projectirte Localbahn Hermannshütte—Mies-Kladrau mit Abzweigung nach Haid. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 27. bis 29. Mai 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des Projectes einer normalspurigen Localbahn, ausgehend von den Geleiseanlagen der Hermannshütte der Wilkischner Montanbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft und zur Station Mies-Kladrau der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen führend, ferner einer Abzweigungslinie von Kladrau nach Haid und eines Schleppgeleises zum Schloss Kladrau, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der Linie Hermannshütte zur Station Mies-Kladrau im Allgemeinen genehmigt, dagegen die Abzweigung von Kladrau nach Haid von den weiteren Verhandlungen auszuschliessen befunden. [E.-M.-Z. 8442/I.]

Localbahn Mauthausen - Grein. (Geleisepläne für Stationen.) Die von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich vorgelegten Geleisepläne der Stationen Schwertberg, Perg, Arbing, Baumgarten, Saxen und Grein der Localbahn Mauthausen-Grein wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-E. 6878/I.]

Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro. (Theilstrecke Triest—Capodistria: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juli die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von Antonelli & Dreossi in Cervignano vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Triest—Capodistria (km 0—22·44·3) der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 8470/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestelle „Pražák".) Am 1. Juli wurde die zwischen den Stationen Wodňan-Stadt und Barau in km 7·9/8·0 der Localbahn Wodňan-Prachatitz gelegene Haltestelle „Pražák" für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. [Z. 10.442/I.]

— (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung von Haltestellen.) Am 1. August wird die zwischen den Stationen Stanislau und Jezupol in km 133 der Linie Lemberg—Czernowitz gelegene Haltestelle „Jamnica" für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle „Widynów" derselben Linie für den Gesammtverkehr eröffnet. [Z. 11.843/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Temesvár und Umgebung. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 71 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 5. Juli 1897 zu Gunsten des Baues und Betriebes eines mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strasseneisenbahn-, bezw. Localbahnnetzes im Bereiche der Stadt Temesvár und Umgebung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31). Concessionärin dieser normalspurigen Strassen-, bezw. Localbahnen, welche, von der Station Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehend, mit Benützung

entsprechender Strassenzüge im Bereiche des Communalgebietes verzweigen und ausserhalb dieses bis zum Centralfriedhofe führen werden, ist die Temesvárer Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft, deren bereits bestehende und mit Pferdekraft betriebenen Linien gleichfalls auf elektrischen Betrieb umzugestalten sind. Das effective Baucapital ist mit 1,120 000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 164.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Spannung des elektrischen Stromes darf das Ausmass von 500 Volt nicht überschreiten. Der Bau der projectirten neuen Linien sowohl, als auch die Umgestaltung des Pferdebetriebes der älteren Linien auf elektrischen Betrieb ist innerhalb Jahresfrist durchzuführen.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Szombathely (Steinamanger). (Eröffnung des Betriebes und Betriebsmotor der Dynamomaschinen.) Die im Bereiche der Stadt Szombathely erbaute Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 15) wurde am 4. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die schmalspurig mit Hochleitung erbaute Linie geht vom Centralbahnhofe der Station Szombathely aus, durchschneidet die Stadt ihrer ganzen Länge nach und wird in nächster Zeit auch in den Bereich des Extravillans fortgesetzt werden. Speciell zu bemerken ist, dass der die Dynamomaschinen betreibende Strom aus einer Entfernung von 25 km zugeleitet wird. Unter der Aegide des Grafen Theodor Batthyany hat sich nämlich ein Consortium gebildet, welches die Wasserkraft des Raabflusses durch Vermittlung von Turbinen, welche bei Ikervár angelegt sind, ausnützt. Die hiedurch gewonnene Kraft ist so bedeutend, dass im Bereiche eines Flächenraumes von 80 Quadrat-Kilometer ausser dem Betriebe der elektrischen Bahn in Szombathely und Beleuchtung der Stadt bereits die meisten in diesem Bereiche gelegenen Ortschaften und Dörfer elektrisch beleuchtet sind und zahlreiche Industrie-Etablissements, Säge- und Pochwerke etc. durch elektrische Kraft betrieben werden.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Gesetzentwurf betreffend die Genehmigung der Aufnahme einer Investitionsanleihe.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 80 publicirt einen vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf betreffend die parlamentarische Genehmigung der Aufnahme eines mit 3 pCt. verzinslichen Anleihens von Seiten der Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn behufs Vornahme von Investitionen, deren Durchführung sich im Interesse der Bewältigung des sich stetig steigernden Verkehres als nothwendig erweist. Die Höhe der aufzunehmenden Anleihe ist mit 3,500.000 Gulden bemessen, welche Summe in erster Linie für Erweiterung und Einrichtung von Stationen und Beschaffung von Locomotiven und sonstigen Fahrbetriebsmitteln zu verwenden sein wird.

— (Betriebsleitung.) Die Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn hat die Verwaltung aller den Gesammtdienst betreffenden Angelegenheiten vom 1. Juli an einer aus zwei Hauptabtheilungen bestehenden Betriebsleitung mit dem Sitze in Oedenburg übertragen. An der Spitze einer jeden Hauptabtheilung steht ein Betriebsleiter. Für die Hauptabtheilung A, d. i. für den administrativen, finanziellen und commerziellen Dienst, wurde Ignaz Mazaly, für die Hauptabtheilung B, d. i. für den technischen und Betriebsdienst, Heinrich Goldstein als Betriebsleiter bestellt.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station „Rétszilás“ für den Personen- und Reisegepäcksverkehr.) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station „Rétszilás“ der Theilstrecke Budapest—Dombovár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume auch für den Personen- und Reisegepäcksverkehr eingerichtet und eröffnet wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 13. Juli bei der Firma:
„K. k. priv. Oesterr. Creditinstitut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten“
Wilhelm Graf Wolkenstein-Trostburg, Reichsraths-Abgeordneter und Gutsbesitzer in Trient, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Linz wurde am 14. April im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:
„Mühlkreisbahn-Gesellschaft“
das vom oberösterreichischen Landesausschusse ernannte Directionsmitglied Ignaz Huber gelöscht und Dr. Alfred Ebenhoch, Mitglied des obigen Ausschusses und Hausbesitzers in Linz, als solches mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ostgalizische Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Ladislaus Grafen Baworowski und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Stefan Grafen Romer die diesjährige (erste) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostgalizischen Localbahnen statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 5420 Actien mit 537 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes umfasst die Zeit von der Constituirung der Gesellschaft (28. Mai 1895) bis Ende 1896. Von den gesellschaftlichen Linien ist bisher nur die Linie Tarnopol—Kopyczyńce, und zwar am 25. November 1896, dem Betriebe übergeben worden. Die Linie Wygnanka—Iwanie puste (Mielnica) mit dem Flügel von Teresin nach Skała soll bis zum 31. August 1898, die Linie Czerkawszczyzna—Zaleszczyki bis zum 15. October 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Für die kurze Zeit bis Ende December 1896 betrugen die Einnahmen für beförderte 7260 Personen inclusive Gepäck 3172·84 fl., für beförderte 2368 Gütertonnen 2456·90 fl., die verschiedenen Einnahmen 355·01 fl., sohin zusammen 5984·75 fl., dagegen die Ausgaben 12.240·31 fl. Der nicht bedeckte Ausgabenbetrag von 6255·56 fl. wurde zu Lasten des Baues berechnet. Die bis Ende 1896 verausgabten Bauauslagen betrugen 3,144.325 fl., und hatte die Gesellschaft noch einen Betrag von 7,526.786 fl. disponibel. Der Verwaltungsbericht erwähnt noch, dass an Stelle des bei der constituirenden Generalversammlung vom galizischen Landesausschusse nominirten Mitgliedes des Verwaltungsrathes, Dr. Wilhelm Binder, August Graf Łoś bestimmt wurde, sowie dass an Stelle des zurückgetretenen Mitgliedes Adolf Freiherrn von Seidler der Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, Dr. Siegfried Werner, vom Verwaltungsrathe cooptirt wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss ohne Discussion und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 9801/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Wolfratshausen—Eurasburg (7 km) und Eurasburg—Beuerberg (3 km) der Localbahn-Actiengesellschaft in München, welche im Monate Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. Juli dem Director der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Regierungsrathe Leonhart Schweigert, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Adelsstand allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Juli dem Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Julius Ritter v. Guttenberg das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Juni allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Ministerialrath im Handelsministerium Natalis Ebner v. Ebenthall das Commandeurkreuz des kgl. Ordens der Krone von Rumänien,

der nautische Adjunct der Seebehörde in Triest Bernhard Jülg den kgl. preussischen Kronen-Orden dritter Classe, und

der Oberofficial der Oesterr. Staatsbahnen Moriz Arpad Hugetz den kgl. serbischen Takovo-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages VI zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 1. August 1897 der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 27. Juli 1897. [520]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung von Hin- und Rückfahrkarten.

Ab 5. August 1897 gelangen von Trautenau nach Parschnitz und von Parschnitz nach Trautenau Hin- und Rückfahrkarten mit eintägiger Giltigkeitsdauer zum Preise von 42 kr. für die zweite und 22 kr. für die dritte Classe zur Ausgabe.

Wien, am 22. Juli 1897. [521]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Vom 15. August 1897 an gelangen von Lieben über Čelakowitz nach Brandeis a/E., bezw. umgekehrt directe einfache Fahrkarten für Personenzüge II. und III. Classe zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen 1 fl. 10 kr., bezw. 55 kr.

Wien, am 30. Juli 1897. [522]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordostdeutsch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. (Neuer Tarif.) Im Nordostdeutsch-Sächsischen Verbande tritt am 1. August ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Dieser neue Tarif enthält neben vielen, theilweise beträchtlichen Ermässigungen bei den Frachtsätzen für Vieh (ausgenommen Pferde) in Wagenladungen auch einige unbedeutende Erhöhungen gegenüber den Frachtsätzen der durch ihn aufgehobenen älteren Tarife. Ausserdem werden für einige Stationsverbindungen die bisher unbenutzt gebliebenen directen Frachtsätze aufgehoben. Die seitherigen billigeren Frachtsätze bleiben jedoch noch bis 15. September in Geltung.

Durch den neuen Tarif werden ausser Kraft gesetzt:

1. der Bromberg-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. Juni 1889;
2. der Breslau-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. August 1889;
3. der Vieh- etc. Tarif für die kgl. Preussischen und grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen vom 1. October 1895 nebst Nachträgen, und zwar: zu 1 und 2 nur bezüglich des Verkehres mit den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, zu 3 nur bezüglich des Verkehres zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg einerseits und den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen andererseits.

Ueber die mit Einführung dieses Tarifes verbundenen Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ertheilt das Verkehrsbureau der königl. Eisenbahn-Direction Bromberg nähere Auskunft.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und den grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbandsgütertarif, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 2, Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif, Militärbahn-Staatsbahntarif. (Tarifergänzung.) Am 15. Juli wurde die Reststrecke Lemnitzhammer—Blankenstein (Saale) der Neubaulinie Triptis—Blankenstein (Saale) dem Betriebe übergeben. Die an dieser Strecke gelegenen Stationen Harra und Blankenstein (Saale) erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren. Von demselben Tage an erhält auch die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Lemnitzhammer die gleichen Abfertigungsbefugnisse. Auf der Station Blankenstein (Saale) gelangen ausserdem noch Fahrzeuge zur Abfertigung, soweit solche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Stationen ausgeschlossen. Die zur Eröffnung kommenden Stationen werden gleichzeitig in die Tarife für die vorangegebenen Verkehre einbezogen. Soweit entsprechende Tarifnachträge noch nicht vorliegen, werden der Frachtberechnung die in den Tarifen enthaltenen Entfernungen der Station Lobenstein (Reuss)

unter Anstoss von 3 km für Lemnitzhammer,
" " " 6 " " Harra,
" " " 9 " " Blankenstein (Saale)

zugrunde gelegt.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Nachträge I.) Am 1. August treten die Nachträge I zum Verbandsgütertarif, Theil II, sowie zu den besonderen Tarifheften 1 bis 6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen:

1. Ergänzung des Vorwortes und Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmung zur Verkehrsordnung etc. und der besonderen Tarifvorschriften;
2. Aufhebung von Frachtsätzen des Frankfurt a. M.—Main-Neckarbahn-Gütertarifes;
3. Aenderung eines Stationsnamens und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
4. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Freiwaldau, Kreis Sagan, der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau, Untereggingen der Badischen Staatseisenbahnen und Medard, Meisenheim, Odenbach, Odernheim a. Gl. und Rehborn der Pfälzischen Eisenbahnen;
5. neue Entfernungen für die Stationen Beelitz, Brück, Mansfeld, Neugattersleben, Riestedt, Schraplau, Stedten und Wiesenburg i. Brandenb. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S. im Verkehre mit Stationen der Main-Neckarbahn;
6. abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Pfälzischen Bahnen aus Anlass der Eröffnung der Neubaustrecke Lauterecken—Staudernheim, sowie für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und der Sächsischen Staatseisenbahnen aus Anlass der Eröffnung der Strecke Camburg—Zeitz;
7. Aufhebung, bezw. Ergänzung von Stations-Tariftabellen, sowie Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife;
8. Berichtigungen.

Durch letztere wird in einem Falle eine Frachterhöhung herbeigeführt, welche erst am 1. September in Kraft tritt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1420	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	a) Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza); b) Holics transito (für Sendungen von Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)	Göding loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 16.000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Vom 1. September 1897 bis Ende August 1898	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	a) 11 kr. = 22 Heller b) 11 kr. = 22 Heller	a) 8 Heller b) 10 Heller	a) 14 Heller b) 12 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg per Wagen. Die ermässigten Frachtsätze von Holics loco und Göding loco haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn zur Auflieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Göding loco und Holics loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn abgeführt werden
			Rübenschnitze	Göding loco	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)				11 kr. = 22 Heller	8 Heller	14 Heller			
			Saturationsschlamm		a) Holics loco; b) Holics transito (für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)				a) 11 kr. = 22 Heller b) 11 kr. = 22 Heller	a) 8 Heller b) 10 Heller	a) 14 Heller b) 12 Heller			
1421	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahnstrecken vom 1. Juni 1884	11·4 kr. = 22·8 h	Heller 18·2	Heller 4·6	Im Kartirungswege		
				Eichhorn					9·8 kr. = 19·6 h	14·2	5·4			
				Nieder-Absdorf					9·8 kr. = 19·6 h	12·0	7·6			
			Rübenschnitze	Hohenau	Zistersdorf				11·4 kr. = 22·8 h	18·2	4·6			
					Eichhorn				9·8 kr. = 19·6 h	14·2	5·4			
					Nieder-Absdorf				9·8 kr. = 19·6 h	12·0	7·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1422	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Melasse	Schönhof	Dobrowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	98 Heller		Im Kartirungswege		
1423	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Bukovica Čačince Feričanci Miklós Orachovica Sušine-Gjurgjenovac	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 139 141 144 141 144 147		Im Kartirungswege		
1424	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Wien St. E. G. Wien K. F. N. B. oder vice versa	Kalocsa Mehádia Mitrovicz Mitrovicz-Szavapart Nagy-Dorog Pétervárad Ujvidék Ujvidék-Dunapart Verbász-Kula Versecz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3. Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Verschieden	Heller 350 613 522 522 330 469 469 469 431 545	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Partei ist verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten auf- und abzuladen. Die Frachtsätze sind nicht giltig: für sperrige Güter, lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.*)	

*) In den oben angeführten ungarischen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen dortselbst zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1425	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenröhren der Pos. E—6 der Güterclassification	Anina	Wien (St E G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	261 Heller	187 Heller	74 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1426	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn	Stärkezucker, Traubenzucker, Stärkezuckersyrup, Traubenzuckersyrup	Popräd-Felka Igló	Triest	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Kaschau-Oderberger Bahn Heft 2 des Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifes	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 489 a) 474 b) 396 b) 381 Heller inclus. Mgb. und ungarischer Transportsteuer		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 2. Jänner 1897 sub fortlaufender Nr. 19 publicirte Begünstigung unterboten und daher gegenstandslos
1427	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebracholohe)	Cilli	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	24 Kreuzer — 48 Heller	18 Kreuzer — 36 Heller	6 Kreuzer — 12 Heller	Im Kartirungswege		
1428	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II. Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Anzenau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a giltigen Bestimmungen des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II. Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächisch-Westösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II. Heft 1 und 2, giltig vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Pfennig		Im Kartirungswege		
					Dresden-Altstadt					129				
					Dresden-Neustadt, Leipziger und Schles. Bahnh.					132				
					Gera					139				
					Hainsberg					132				
					Sohland					118				
1429	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Korkabfälle		Mödling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 5. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif	Bestehen keine	Centims		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille oder Toulon provenieren
				Bregenz transit						209				
				Buchs transit						209				
				Lindau transit						209				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1430	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Zeitungspackete als Gepäck	Reichenberg	Haida	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Declaration des Interesses an der Lieferung	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Gebühren um 50 pCt. Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen 30 kr. " " " Personenzügen 20 kr. per Sendung exclusive der Stempelgebühr von 5 kr. per Expedition

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. **Wien, 3. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Juli 1897, Z. 11.006/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen betreffend die einheitliche Darstellung der Entwürfe für Weichensicherungs-Anlagen und Blockeinrichtungen.

Zur Erzielung der nöthigen Gleichmässigkeit der Darstellungsweise in den anher vorzulegenden Entwürfen für Weichensicherungs-Anlagen und Blockeinrichtungen wird die geehrte Verwaltung eingeladen, bei Verfassung von derlei Entwürfen die in der mitfolgenden Tabelle zusammengestellten Bezeichnungen einzuhalten und die erforderlichen Lagepläne und Verschlusstafeln im Sinne der gleichfalls mitfolgenden fünf Musterblätter auszufertigen.*)

Wien, am 16. Juli 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Wieselburg a. d. Erlauf, eventuell von Purgstall nach Gresten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Wieselburg a. d. Erlauf der Staatsbahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming, eventuell von der Station Purgstall der gedachten Bahnlinie über Steinakirchen am Forst und Randegg nach Gresten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Juli 1897. Z. ad 9071/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Mai 1897, Z. 7696/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 28. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

*) Die zugehörigen Pläne (N.-Bl. Nr. 31—36/S.A. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) können durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien bezogen werden.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2972	Keller Johann	.	1	.	.	.	.	1
3095	Triebl Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
3373	Sušnik Anton	.	1	.	.	.	.	.
3391	Raab Franz	.	1	.	.	.	.	.
3449	Vezonik Josef	.	1	.	.	.	.	1
3482	Baran Lukas	.	1	.	.	.	.	1
3558	Schupfer Carl [1]	.	1	.	.	.	.	.
3661	Quem Josef	.	1	.	.	.	.	1
3698	Fencl Emanuel	.	1	.	.	.	.	1
3807	Leimer Anton	.	1	.	.	.	.	1
3938	Jurič Josef	.	1	.	.	.	.	1
3954	Zahajko Johann	.	1	.	.	.	.	1
3956	Fuchs Leopold	.	1	.	.	.	.	.
4016	Lang Ignaz	.	1	.	.	.	.	.
4021	Hafner Franz	1	.	.	.	.	.	1
4308	Smigiel Josef [2]	.	.	.	.	1	.	.
4318	Hula Franz [2]	.	.	.	.	1	.	.
4330	Bernatzky Ernst	.	1	.	.	.	.	.
4618	Skorupa Adalbert	.	1	.	.	.	.	.
4642	Fritz Josef	1	.	.	.	.	.	1
4666	Löffler Anton Max	.	1	.	.	.	.	1
4812	Weithaler Josef	.	1	.	.	.	.	1
5067	Bilinski Emil	.	1	.	.	.	.	1
5106	Armellini Attilio	1	.	.	.	.	.	1
5201	Templ Carl	1	.	.	.	.	.	1
5487	Bilan Jakob	.	1	.	.	.	.	1
5521	Rohleder Franz	1	.	.	.	.	.	1
5560	Mittag Carl	.	1	.	.	.	.	1
6039	Popovic Ačim I	.	1	.	.	.	.	1
6086	Pausch Friedrich [3]	.	.	.	.	.	.	1
7022	Zanaška Florian	1	.	.	.	.	.	1
7249	Rottenmanner Johann	1	.	.	.	.	.	1
7357	Pelikan Emerich Anton	1	.	.	.	.	.	1
7389	Kuhn Gottlieb	1	.	.	.	.	.	1
7405	Katič-Duelič Martin	1	.	.	.	.	.	1
7465	Illner Anton	1	.	.	.	.	.	1
7580	Karásek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7642	Rumpik Josef	1	.	.	.	.	.	1
7660	Drzyzga Johann	1	.	.	.	.	.	1
7696	Fleischer Carl	1	.	.	.	.	.	1
7702	Zenz Franz	1	.	.	.	.	.	1
7706	Donati Albin	.	1	.	.	.	.	1
7713	Lux Julius	1	.	.	.	.	.	1
7744	Maier Anton	1	.	.	.	.	.	1
7779	Hrdlicka Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
7823	Kiwała Victor	1	.	.	.	.	.	1
7868	Mazurek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7991	Komysz Theodor	1	.	.	.	.	.	1
8000	Visintin Alois	1	.	.	.	.	.	1
8023	Fischler David	1	.	.	.	.	.	1
8054	Slovaček Paul	1	.	.	.	.	.	1
8055	Schmitzer Josef	1	.	.	.	.	.	1
8068	Sleziak Andreas	1	.	.	.	.	.	1
8075	Lenzenweger Josef	1	.	.	.	.	.	1
8084	Janezič Josef	1	.	.	.	.	.	1
8149	Hainz Carl	1	.	.	.	.	.	1
8159	Murschetz Josef	1	.	.	.	.	.	1
8171	Fischer Victor	1	.	.	.	.	.	1
8179	Zeni Eugen	1	.	.	.	.	.	1
8192	Groch Hrynko	1	.	.	.	.	.	1
8195	Saxenhofer Franz	1	.	.	.	.	.	1
8197	Molisak Johann	1	.	.	.	.	.	1
8199	Kantorek Franz	1	.	.	.	.	.	1
8210	Schuster Michael	1	.	.	.	.	.	1
8237	Udović Alexander	1	.	.	.	.	.	1
8242	Bergomas Anton	1	.	.	.	.	.	1
8249	Uvodić Philipp	1	.	.	.	.	.	1
8253	Fiscus Elias	1	.	.	.	.	.	1
8263	Bresciani August Freiherr von	1	.	.	.	.	.	1
8307	Sersa Josef	1	.	.	.	.	.	1
8328	Rauch Johann	1	.	.	.	.	.	1
8338	Kaleta Josef	1	.	.	.	.	.	1
8343	Mössmer Desiderius	.	.	.	.	1	.	1
8391	Christen Anton	1	.	.	.	.	.	1
8433	Tomsig Johann	1	.	.	.	.	.	1
8441	Mozetyč Franz	1	.	.	.	.	.	1
8538	Bieniaszewski Adolf	1	.	.	.	.	.	1
8562	Schindler Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
8579	Václavek Anton	1	.	.	.	.	.	1
8582	Starzyk Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
8612	Dorożyński Alexius	1	.	.	.	.	.	1
8624	Černý Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
8627	Schmalzbach Leon	1	.	.	.	.	.	1
8670	Engler Johann	1	.	.	.	.	.	1
8696	Haller Michael	1	.	.	.	.	.	1
8706	Engel Johann	1	.	.	.	.	.	1
8721	Hermann Johann	1	.	.	.	.	.	1
7774	Kaiser Franz [4]	.	1	.	.	.	.	1
8414	Kleinschuster Josef [4]	.	1	.	.	.	.	1
8672	Schüller Rudolf [4]	.	1	.	.	.	.	.
8734	Zinner Moriz [4]	.	1	.	.	.	.	.
8755	Kortschak Carl [4]	.	1	.	.	.	.	1
9562	Fischer Josef [4]	.	1	.	.	.	.	.
11466	Seydl Otto [4]	.	1	.	.	.	.	1
12974	Langer Alois [4]	1	.	.	.	.	.	1
14240	Hlavica Johann [3] und [4]	.	.	.	.	.	.	1

[1]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden; im Vorfindungsfalle wolle dasselbe hieher eingesendet werden.

[2]) Bewerber sind, und zwar: Josef Smigiel (Certificat Nr. 4308) im Jahre 1895 und Franz Hula (Certificat Nr. 4318) im Jahre 1896 gestorben. Die bezüglichen Certificate konnten nicht eruirt werden, und wurde das Erlöschen derselben bisher nicht verlautbart; im Vorfindungsfalle wollen dieselben hieher eingesendet werden.

[3]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[4]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in hierortiger Evidenz.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird von hier aus veranlasst.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Das Zubruchebauen von Grundstücken durch den Bergbau begründet zwar gegen den Bergbauunternehmer den Anspruch auf Schadenersatz, nicht aber einen solchen auf Enteignung des beschädigten Grundstückes.

Der Eigenthümer der Parcellen Nr. a und Nr. b in R. hatte das Begehren gestellt, dass unter Mitwirkung der politischen Bezirksbehörde wegen der durch den Bergbau an den Grundstücken verursachten Beschädigungen die Erhebung gepflogen, der vorgeschriebene Vergleich versucht und im Falle des Misslingens im Sinne des § 102 allg. Bergges. über Zeit und Umfang der Enteignung und nach § 103 allg. Bergges. über die Art und Grösse der Entschädigung eine Entscheidung getroffen werde. Das Begehren wurde im Instanzenzuge, zuletzt vom Ackerbauministerium, abgewiesen, weil es bei Beurtheilung der vorliegenden Angelegenheit sich nicht um einen der in den §§ 98 und 100 allg. Bergges. vorgesehenen Enteignungsfälle, sondern vielmehr um die Entschädigung des Beschwerdeführers für zu Bruche gebaute Grundstücke handle, welche Ansprüche auf den ordentlichen Rechtsweg gehören.

Gegen die Entscheidung des Ackerbauministeriums wurde Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe geführt und geltend gemacht, dass die Entscheidung dem Gesetze nicht entspricht, weil die Grundflächen dem Grundeigenthümer thatsächlich entzogen worden sind, so dass die Unmöglichkeit der weiteren Benützung dieser Grundstücke durch den Eigenthümer nunmehr eine dauernde geworden sei, weshalb der Beschwerdeführer nach § 100 allg. Bergges. berechtigt sei, auf die eigenthümliche Uebernahme der Gründe zu dringen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet in der Erwägung ab, dass der Grundeigenthümer nur dadurch an der Benützung seiner Grundstücke behindert sei, dass dieselben zu Bruche gebaut worden sind, und dass durch den fortgesetzten Bergbaubetrieb und durch die weiter zu Tage tretenden Brüche überhaupt jegliche Benützung der Grundstücke für alle Zeiten möglicherweise ausgeschlossen werde.

Wie aus dem Wortlaute der Bestimmungen der §§ 98 und 100 allg. Bergges. sich ergibt, finden diese auf einen derlei Thatbestand nicht Anwendung, da nach denselben die zeitweise oder bleibende Grundüberlassung durch den Eigenthümer an den Bergwerksbesitzer nur zu Zwecken der Benützung für den Bergbau zu erfolgen hat, als eine Benützung für den Bergbau aber das Zubruchebauen von Grundstücken im Sinne der citirten Gesetzesbestimmungen nicht angesehen werden kann.

Die Sicherstellung gegen Beschädigungen durch den Bergbau kann also der Grundeigenthümer nicht auf dem in den §§ 98 und 100 allg. Bergges. vorgesehenen Wege der Enteignung, sondern nur auf Grund der Bestimmungen der §§ 170 und 222 allg. Bergges., und zwar dadurch verfolgen, dass er bei der Bergbehörde um die Verpflichtung des Bergwerkseigenthümers zur Ausführung solcher Sicherheitsvorkehrungen im Bergwerke einschreitet, welche geeignet sind, sein Eigenthum gegen Schaden zu sichern.

[Erkenntniss vom 20. März 1895, Z. 1435; cf. Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 364.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Herstellung eines Schuppens am Materialdepotplatze des Wiener Bahnhofes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Schuppens am Materialdepotplatze des Wiener Bahnhofes der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.748/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung der Station Kolin: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Kolin der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.787/IV.]

— (Herstellung von sechs Wirthschaftshöfen bei den Coloniehäusern in der Station Grussbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung von sechs Wirthschaftshöfen bei den Coloniehäusern in der Station Grussbach der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.349/IV.]

— (Weichenversicherungsanlagen in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Weichenversicherungsanlagen in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.053/IV.]

— (Linie Brünn—Prag: Vergrösserung der Geleiseanlagen in der Station Velim.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Geleiseanlagen in der Station Velim der Linie Brünn—Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.182/IV.]

— (Strecke Prag—Bodenbach: Bahnsicherungsanlagen in km 446·2/9: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die in km 446·2/9 der Strecke Prag—Bodenbach herzustellende Ufer-, resp. Bahndammversicherung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.740/IV.]

— (Linie Brünn—Bodenbach: Umbau des Aufnahmsgebäudes in der Station Bubenč.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für den Umbau des Aufnahmsgebäudes in der Station Bubenč der Linie Brünn—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.813/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Erhöhung des Mitteltractes beim Aufnahmsgebäude in der Station Lanzendorf-Rannersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erhöhung des Mitteltractes beim Aufnahmsgebäude in der Station Lanzendorf-Rannersdorf der Linie Wien—Bruck an der Leitha der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.413/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellung eines Sturzgeleises und eines Verladeplatzes in der Station Blažowitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das Project über die Herstellung eines Sturzgeleises und eines Verladeplatzes in der Station Blažowitz der Linie Brünn—Vlarapass ertheilt. [E.-M.-Z. 11.348/IV.]

— (Linie Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar: Verlängerung der Geleise und des Verladeplatzes in der Station Bošic.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung der Geleise und des Verladeplatzes in der Station Bošic der Linie Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar ertheilt. [E.-M.-Z. 11.750/IV.]

Prager Tramway. (Project der Einlegung zweier Weichen in der Karličekstrasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 7. Juli 1897, Z. 12.400/I ex 1896, die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, das Project der General-Direction der Prager Tramway für die Einlegung zweier Weichen in der Karličekstrasse im Sinne des Commissionsantrages vom 17. Juli 1896 gegen Einhaltung der von der Stadtgemeinde Prag gestellten Bedingungen zu genehmigen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate April.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat April ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.496·04 km, Folgendes:

Im Monate April betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 34,969.482 Mk. oder 2,668.734 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 884 Mk. oder 6·63 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 74,456.592 Mk. oder 3,185.604 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1849 Mk. oder 2·78 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende April betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 29,501.751 Mk. oder 2,202.427 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 877 Mk. oder 6·30 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 64,238.881 Mk. oder 2,602.380 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1874 Mk. oder 2·35 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 16,790.525 Mk. oder 1,054.910 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2847 Mk. oder 5·76 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 41,042.335 Mk. oder 2,503.202 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6852 Mk. oder 5·50 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Concessionsurkunde für die Nebenbahnstrecke Niederpleis—Siegburg.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Concessionsurkunde vom 7. April betreffend den Bau und Betrieb der schmalspurigen Nebenbahnstrecke von Niederpleis nach Siegburg durch die Brölthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Baucapital ist auf den Betrag von 300.000 Mk. festgesetzt. Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke muss längstens binnen 1½ Jahren nach Ertheilung der Concession erfolgen.

— (Betrieb der Weimar-Rastenberger Eisenbahn.) Der Betrieb der Weimar-Rastenberger Eisenbahn ist für Rechnung der Gesellschaft bis auf Weiteres von der Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin übernommen worden. Die Geschäfte der örtlichen Dienststelle der Centralverwaltung wird in gleichem Umfange und mit gleicher Geschäftsabgrenzung wie für die übrigen thüringischen Betriebsstrecken der Centralverwaltung deren Betriebsabtheilung für Thüringen in Weimar wahrnehmen.

Preussen. (Genehmigung von Kleinbahnen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 2. Mai an die Regierungspräsidenten, den Polizeipräsidenten in Berlin und die kgl. Eisenbahn-Directionen nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgenden Erlass gerichtet:

Nach der Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 zu § 4 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 sind Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung von Kleinbahnen geknüpft wird, stets in die Genehmigungsurkunde selbst aufzunehmen. Ich habe Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass sich diese Vorschrift auch auf diejenigen Beschränkungen hinsichtlich der Spurweite, der Betriebskraft, des Betriebszweckes, insbesondere der Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehr u. s. w. bezieht, unter denen ich mich mit der Genehmigung einzelner Kleinbahnen einverstanden erklärt habe. Die Genehmigungsurkunde hat diese Beschränkungen also auch dann zu enthalten, wenn ich ihre Aufnahme in jene Urkunde nicht besonders im einzelnen Falle angeordnet habe. Das Gleiche gilt für den Fall, dass solche Beschränkungen schon in dem meiner Entscheidung über die Zulassung der Kleinbahn zugrunde liegenden Antragsmaterial des Unternehmers selbst vorgesehen waren und die Zulassung meinerseits lediglich antragsgemäss erfolgt ist. Für die genaue Durchführung dieser Bestimmungen, bei welcher der Wiedergabe der von mir wegen der Betheiligung der einzelnen Kleinbahnen am Durchgangs-Güterverkehr angeordneten Beschränkungen ganz besondere Sorgfalt zuzuwenden ist, sind die Genehmigungsbehörden und ebenso die zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörden im vollen Umfange verantwortlich. Die kgl. Eisenbahn-Directionen haben ferner dafür Sorge zu tragen, dass derartige Beschränkungen in den mit den Kleinbahnunternehmern abzuschliessenden Gemeinschafts- und Anschlussverträgen gegebenenfalls Berücksichtigung finden. Ich mache schliesslich unter Bezugnahme auf den allgemeinen Erlass vom 25. Jänner 1897 noch darauf aufmerksam, dass in den Begleitberichten zu Anträgen auf Zulassung von Kleinbahnen und wesentlichen Aenderungen oder Erweiterungen derselben sowohl Seitens der Herren Regierungspräsidenten, wie der kgl. Eisenbahn-Directionen stets eine gutachtliche Aeusserung darüber abzugeben ist, ob und inwieweit unter Berücksichtigung der in dem erwähnten allgemeinen Erlasse erörterten Grundsätze der Durchgangs-Güterverkehr, sofern ein solcher überhaupt in Frage kommen kann, auszuschliessen sein wird.

— (Kleinbahnen im Regierungsbezirke Wiesbaden.) Der Communal-Landtag von Wiesbaden beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 7. Mai unter Anderem mit den vorliegenden Kleinbahnprojecten. Zu dem Gesuche der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft um Unterstützung des Bahnbaues von Zollhaus nach St. Goarshausen wurde beschlossen, sich mit der Erweiterung des Unternehmens durch Herstellung einer Zweiglinie von Nastätten nach dem Rheinufer bei Oberlahnstein einverstanden zu erklären und den in der Sitzung vom 23. April 1896 gefassten Beschluss auf Gewährung einer Unterstützung von 500.000 Mk. mit der Massgabe aufrecht zu erhalten, dass der Landesausschuss ermächtigt wird, in Abweichung von den festgestellten Grundsätzen bezüglich der Betheiligung an Kleinbahnen die Aufwendungen für Beschaffung des Grundes und Bodens Seitens der betheiligten Kreise bei Berechnung des Gesammtcapitals des Unternehmens in Ansatz zu bringen und den betheiligten Kreisen eine dem Antheil des Communalverbandes nachstehende Betheiligung zu gewähren. Bezüglich des Gesuches des Eisenbahncomité zu Herschbach um Unterstützung des Baues einer Kleinbahn von Selters über Herschbach nach Hachenburg, sowie bezüglich der Vorlage betreffend den Bau einer Kleinbahn von Frankenberg durch das Ederthal nach Raumland wurde beschlossen, zu erklären, dass die Ausführung der gedachten Kleinbahnprojecte für wünschenswerth zu erachten sei, und den Landesausschuss zu ersuchen, die Projecte nach Thunlichkeit zu fördern mit der Massgabe, dass, abweichend von den Normativbestimmungen vom 23. April 1896, die in Aussicht genommenen Actien lit. C an den Ertragsüberschüssen theilnehmen dürfen; diese Actien sollen jedoch erst dann dividendenberechtigt sein, wenn lit. A und B eine Vorzugsdividende erhalten haben. Zu dem Gesuche der Kreise Obertaunus und Höchst um Unterstützung des Baues einer Kleinbahn Höchst-Königstein wurde beschlossen:

1. zu erklären, dass die Ausführung dieser Kleinbahn für wünschenswerth zu erachten sei;
2. den Landesausschuss zu ersuchen, das vorliegende Project unter der Voraussetzung, dass der für die gesammte Bahnanlage erforderliche Grund und Boden von den betheiligten Kreisen unentgeltlich hergegeben wird, nach Thunlichkeit zu fördern und hiebei erforderlichenfalls in Abweichung von den Normativbestimmungen vom 23. April 1896 den beiden betheiligten Kreisen für ihren Antheil an dem Anlagecapital eine gewisse Begünstigung einzuräumen;

3. sich dafür auszusprechen, dass der Bahnhof Königstein so gelegt werden möge, dass eine spätere Fortsetzung der Bahn durch das Weilthal möglich sei;
4. sich damit einverstanden zu erklären, dass der Bau der in Rede stehenden Kleinbahn, wenn das erforderliche Anlagecapital sichergestellt ist, von dem Bezirksverband ausgeführt werde, und der Betrieb, insofern angemessene Bedingungen erzielt werden, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. überlassen werde.

Bezüglich der sämmtlichen vorstehend gedachten Kleinbahnprojecte wurde die Erwartung ausgesprochen, dass Seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung keine derartigen Beschränkungen des localen Verkehres angeordnet werden, welche die Rentabilität des Unternehmens beeinträchtigen.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Commanditgesellschaft Fischer Wilhelm Erben in Stradau (Mühle), Regierungsbezirk Breslau, will eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn für den Güterverkehr von Stradau (Mühle) nach dem Bahnhof Rogau bauen.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin wird die Herstellung einer schmalspurigen, mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Philippsheim nach Binsfeld (Regierungsbezirk Trier) geplant.

Ein Comité in Osseken, Kreis Lauenburg in Pommern, plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Landechow an der zum Bau genehmigten Staatsbahnstrecke Lauenburg—Leba nach Wierschutzin.

Der Kreistag des Landkreises Emden hat beschlossen, eine Kleinnahn von Emden nach Pewsum mit einer Spurweite von 1 m nach einem vom hannoverschen Landesdirectorium aufgestellten Projecte für Rechnung des Kreises zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Die auf 430.000 Mk. veranschlagten Baukosten sollen durch eine Anleihe gedeckt werden, die zu zwei Dritteln vom Provinzialverbande, im Uebrigen von der Staatsregierung zu einem ermässigten Zinsfusse oder mit Betheiligung des Staates zu erbitten sein wird. Die Kosten der Verzinsung und Amortisation sollen aus dem Betriebsüberschusse gedeckt, eventuell durch Kreisabgaben aufgebracht werden. Der Kreisausschuss wurde mit der Ausführung des Beschlusses beauftragt. Die Ausführung der Vorarbeiten behufs Weiterführung der Bahn von Pewsum nach Greetsiel soll beim Landesdirectorium beantragt werden.

Frankreich. (Staatliche Subventionirung von Localeisenbahnen und Tramways.) Der französische Senat hat in seiner Sitzung vom 27. Juni den Artikel 43 des Finanzgesetzes, die Subventionirung von Localeisenbahnen (Chemins de fer d'intérêt local) und von Strasseneisenbahnen (Tramways) ohne Unterschied des Betriebsmotors betreffend, in Verhandlung gezogen. Artikel 43 tritt an Stelle des durch die neuen Bestimmungen nunmehr modificirten und ergänzten Gesetzartikels 50 des Eisenbahn-Finanzgesetzes. Der ursprünglich für das Betriebsjahr 1897 mit 600.000 Frcs. für jede neu zu concessionirende derartige Eisenbahn bemessene Maximal-Subventionsbetrag wird kraft des neuen Gesetzes auf 810.000 Francs erhöht werden. Die Durchschnittsziffer der seit dem Jahre 1880 nach dem ursprünglichen Census vom Staate verausgabten Subvention für derlei Bahnen betrug rund 35,000.000 Francs pro Jahr. Die Höhe der per laufendes Bahnkilometer zu gewährenden Subventionssumme hängt vom volkswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Werthe der zu erbauenden Linie ab, wobei zu bemerken ist, dass bei Linien, die nicht den Werth von Saugadern für das Gesammt-Eisenbahnnetz besitzen, die Subventionsziffer eine nur geringe sein wird, während Linien rein localer Bedeutung, desgleichen solche, deren Rentabilität a priori als gesichert zu betrachten ist, im Allgemeinen von der Subventionsbegünstigung ausgeschlossen sind.

— (Beförderung von Bicycles mit Eisenbahnzügen.) Der Vorstand des „Touring-Club de France" (Radfahrerverband Frankreichs) hat in einer an den Minister für öffentliche Arbeiten gerichteten Eingabe das Ansuchen gestellt, es möge die Beförderung von Bicycles mit Vergnügungszügen im Fernverkehre (Schnellzügen) in speciell für diesen Zweck den Zügen beizugebenden und entsprechend einzurichtenden Gepäckswagen veranlasst werden. Der Minister erwiderte, dass bei dem Umstande, als derlei Züge bis zur äussersten Grenze der Verkehrsfähigkeit belastet zu sein pflegen, die Erfüllung dieses sonst berechtigten Wunsches aus allgemeinen Sicherheitsrücksichten wohl unzulässig sei, dass er aber der Association empfehle, sich mit den Verwaltungen der einzelnen Eisenbahnen ins Einvernehmen zu setzen behufs Einleitung sowohl specieller Vergnügungszüge für Radfahrer, als auch von Zugabe ausschliesslich für Bicyclefahrer und deren Maschinen bestimmter Personen- und Gepäckswagen zu den gewöhnlichen Vergnügungs- und Sonntagszügen.

— (Subventionirung von Linien für den regelmässigen Verkehr von Automobilwagen.) Eine Anzahl hervorragender Abgeordneter des französischen Parlaments beantragte die staatliche Subventionirung von Unternehmungen, welche mit automobilen Transportmitteln einen regelmässigen Personen- und Güterverkehr zwischen gegebenen Punkten, speciell zwischen zwei oder mehreren Eisenbahnstationen unterhalten, so zwar, dass derlei Unternehmungen durch Schaffung eines Gesetzes gleicher oder ähnlicher Begünstigungen theilhaftig würden, welcher derzeit den Kleinbahnen und Tramways gewährt werden.

— (Eröffnung der Eisenbahn Corbeil-Melun-Montereau.) Am 1. Juli fand in Anwesenheit des Ministers für öffentliche Arbeiten M. Turrel und in Anwesenheit zahlreicher Abgeordneter die Eröffnung der im Bereiche des Departements Seine et Marne erbauten Eisenbahn Corbeil-Melun-Montereau statt. Diese Linie ist von wesentlicher Bedeutung sowohl für die Approvisionirung von Paris, als auch für den Zuzug von Arbeitskräften, für deren Beförderung besondere Begünstigungen in Geltung treten, schliesslich für die Entwicklung des Ackerbaues und der Viehzucht der von der neuen Linie berührten Gebiete.

— (Einführung eines Fahrkarten-Automaten.) Die Direction der Französischen Westbahn hat auf ihren Stationen einen Fahrkarten-Automaten eingeführt, welcher den Text der von den Reisenden verlangten Fahrbillets gleichzeitig druckt, dieselbe beziffert und datirt und ausserdem auf einem mit dem Mechanismus verbundenen Papierstreifen die für die Controle erforderlichen Ausfolgungsdaten und den Kostenpreis der verausgabten Karte verzeichnet. Da die Handhabung des Apparates durch den Stationscassier mit nur wenigen Handgriffen rasch vor sich geht, wird die Ausgabe der Karten wesentlich beschleunigt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. Juli bis 5. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

30. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

31. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Najade", Capitän G. Wessely.
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

30. Juli,	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
2. August,	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	um Mitternacht
3. „	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	um Mitternacht
4. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	um Mitternacht
5. „	Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi,	um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

1. August, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
1. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

1. August, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Niobe", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.
1. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Austria", Capitän A. Privileggio, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada Parga, S. Maura und Prevesa.
4. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
5. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Espero", Capitän G. Sabbadini, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän . . . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. August, Dampfer „Orion", Capitän B. Cobol, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 13. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 18·781 km lange Strecke Bakócza-Felsö-Mindszent—Komló der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Generalversammlung.) Am 10. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Prälaten Stefan Rössler und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Sectionsrathes Alfons Edlen v. Glaser die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Zwettl statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 1485 Actien mit 97 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht umfasst die Zeit von der Constituirung der Gesellschaft, d. i. vom 8. October 1895 bis 31. December 1896, der Betriebsbericht umfasst die Zeit von der Betriebseröffnung, d. i. vom 5. Juli 1896 bis 31. December 1896. Nach dem letzteren stellten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf 8870·47 fl., aus dem Gepäcks- und Eilgüterverkehre auf 844·47 fl., aus dem Frachtenverkehre auf 10.470·42 fl., die Gesammteinnahmen auf 20.261·71 fl. Gegenüber den Ausgaben per 5189 64 fl. ergab sich ein Betriebs-Nettoertrag von 5189·64 fl. Die Staatsgarantie wurde in der Höhe von 6808·31 fl. in Anspruch genommen. Der Verwaltungsrath hat in der abgelaufenen Zeit in seiner Zusammensetzung insoweit eine Aenderung erfahren, als vom niederösterr. Landesausschusse an Stelle des Dr. Moriz Weitlof das derzeitige Mitglied des Landesausschusses Professor Franz Richter, sowie Seitens der Sparcasse Zwettl an Stelle des Franz Forstreiter Josef Köppel in den Verwaltungsrath entsendet wurden. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Prälat Stefan Rössler zum Präsidenten und Professor Franz Richter zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 9218/I.]

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Alfred Freiherrn Wražda von Kunwald und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Doctor Robert Sturm die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 340 Actien mit 34 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht umfasst die Zeit von der Constituirung der Gesellschaft, d. i. vom 16. Februar 1895 bis Ende 1896, der Betriebsbericht die Zeit von der Betriebseröffnung der Localbahn, d. i. vom 9. November bis 31. December 1896. Nach demselben betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre 1804·29 fl., aus dem Eilgüterverkehre 140·17 fl., aus dem Frachtenverkehre 3153 77 fl., die Gesammteinnahmen 5180·89 fl. Die Ausgaben betrugen 4846·63 fl., der Betriebs-Nettoertrag stellte sich sonach auf 334·26 fl. Die Staatsgarantie wurde in der Höhe von 2512·08 fl. in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Alexander Markgraf v. Pallavicini zum Präsidenten und Josef Augusta, Bürgermeister der Stadt Jamnitz, zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. [E.-M.-Z. 9391/I.]

Oesterreichische Schuckert-Werke. (Constituirende Generalversammlung) Am 25. Juni wurde in Wien im Beisein des Regierungsvertreters k. k. Sectionsrathes Camill Kuranda die constituirende Generalversammlung der Oesterreichischen Schuckert-Werke abgehalten. Der statutarische Zweck dieser Actiengesellschaft ist die Herstellung von Maschinen und Apparaten zur Ausnützung der Elektricität, die Erwerbung und Verwerthung von Concessionen, Patenten und Licenzen für elektrische Anlagen, sowie die Erwerbung und Ausübung von Concessionen für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen. Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien. Das Gesellschaftscapital beträgt 4,000.000 K = 2,000.000 fl. ö. W., zerlegt in 8000 Stück voll eingezahlte Actien à 500 K. Nach Erledigung der Formalien Seitens des die Versammlung leitenden Vorsitzenden, Commerzienrathes Alexander Wacker, wurde die Gesellschaft für constituirt erklärt und zu den statutarischen Wahlen geschritten. In den Verwaltungsrath wurden nachstehende Herren gewählt: Hermann Bissinger, kgl. bayerischer Baurath und Director in Nürnberg; Paul Kupelwieser, Director und Realitätenbesitzer in Wien; Arthur Krupp, Herrenhausmitglied und Fabriksbesitzer in Wien; Otto Steinbeis, Commerzienrath in Brandenburg; Alexander Wacker, kgl. bayerischer Commerzienrath und General-Director der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Schuckert & Cie. in Nürnberg; Heinrich Schröder, Oberregierungsrath und Director des Schaffhausen'schen Bankvereines in Köln; Anton Schobloch, Präsident der Böhmischen Unionbank in Wien; Rudolf Tischler, Director der Böhmischen Unionbank in Prag; Alexander von Schreiber, Chef der Bankabtheilung der Firma Schöller & Cie. in Wien; Carl Mühlinghaus, Gesellschafter der obigen Firma in Wien; Dr. Guido Ritter von Wiedenfeld, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, und Oskar Petri, kgl. Regierungs-Baumeister und Director der continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Moriz Pfeifer, Centralinspector in Prag, Otto Röth, Director in Nürnberg, und Carl Orth, Procurist in Nürnberg — und zwar letzterer als Ersatzmann — berufen. Bei der nach der Generalversammlung erfolgten Constituirung des Verwaltungsrathes wurde Arthur Krupp zum Präsidenten und Alexander Wacker zum Vicepräsidenten gewählt.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den gegenwärtigen Betriebsleiter der Elektricitätswerke der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Warnsdorf, Franz Scheinig, als Betriebsleiter der gesellschaftlichen Centrale in Linz, wie auch der dortigen elektrischen Bahnen bestätigt. [19. Juli, Z. 11.122/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Sistirung der Güteraufnahme.

Im Verkehre nach Vorarlberg, Bayern, dem übrigen Süddeutschland, nach der Schweiz und Frankreich ist die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.E.B. und in Wien K.F.J.B. über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bis auf Weiteres eingestellt. Die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.F.J.B. über Pilsen und Eger bleibt dagegen aufrecht.

Die in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. für Bestimmungen über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bereits aufgenommenen Eilgüter werden bis auf Weiteres über die Hilfsroute Gmünd—Budweis—Linz zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über die Hilfsroute der Bestimmungsstation zugeführt.

Die bereits aufgenommenen Frachtgüter stehen den Parteien zur Verfügung.

Im Localverkehre ist die Eil- und Frachtgüteraufnahme für folgende Strecken eingestellt:

Rekawinkel—Amstetten,
St. Peter-Seitenstetten—Aschbach,
Vöcklabruck—Steindorf,
Vöcklabruck—Kammer,
St. Pölten—Tulln,
St. Pölten—Hainfeld,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Steyr—Kl.-Reifling,
Kl.-Reifling—Selzthal,
Steinach-Irdning—Traunkirchen,
Engelhof—Gmunden Seebahnhof,
Wels—Unterrohr,
Neumarkt-Kalham—Simbach,
Steindorf—Braunau,
Donauuferbahn, bezw. Nussdorf—Kl.-Schwechat—Penzing,
Ried—Aurolzmünster. *)

Wien, am 1. August 1897. [523]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Einstellung des Personenverkehres.

Nachdem auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Verkehr über St. Pölten, Salzburg, Arlberg und Simbach unmöglich ist, können Reisende nach Süddeutschland, dem Rhein und weiter nur die Staatsbahnrouten ab Wien K.F.J.B. via Pilsen, Eger, Eisenstein und Furth a./W., oder via Budweis, Linz, Passau, auf welchen Routen günstige Verbindungen bestehen, wählen.

Reisende, welche sich bereits im Besitze von via Salzburg, Simbach und Passau lautenden Fahrtausweisen befinden, können diese Routen ohne Aufzahlung benützen.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten:

St. Pölten—Melk,
St. Peter-Seitenstetten—Aschbach,
Steyr—Kl.-Reifling.

Der Personenverkehr ist gänzlich eingestellt:

Melk—Amstetten,
Timmelkam—Strasswalchen,
St. Pölten—Herzogenburg,
Tulln—Michelhausen,
Wilhelmsburg—Kreisbach,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Kl.-Reifling—Selzthal,
Hieflau—Eisenerz,
Ried—Simbach,
Ried—Aurolzmünster,
Steindorf—Braunau,
Vöcklabruck—Kammer,
Ischl—Traunkirchen,
Keinisch—Obertraun,
Schladming—Mandling,
Kremsmünster—Unterrohr,
Lambach—Gmunden,
Waidhofen—Gross-Hollenstein.

Wien, am 2. August 1897. [524]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der Reexpeditionsgebühr im Lagermagazine der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien transit (Rangirbahnhof).

Die laut Kundmachung im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 70 vom 19. Juni 1886, Punkt 6, Absatz 2, für die Reexpedition von Sendungen im Lagermagazine der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien transit (Rangirbahnhof) mit 3 kr. ö. W. für je angefangene 100 kg der Sendung bemessene Reexpeditionsgebühr wird mit Giltigkeit vom 15. August 1897 bis auf Weiteres auf 2 kr. ö. W. für je angefangene 100 kg der Sendung herabgesetzt.

Wien, am 29. Juli 1897. [525]

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Anwendung der Frachtsätze für Bregenz transit.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 finden die Frachtsätze des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr auf Sendungen ab schweizerischen Stationen und weiterher, welche an einen Empfänger in Bregenz adressirt sind und ab da mit neuen Frachtbriefen nach Szczakowa transit aufgegeben werden, im Kartirungswege Anwendung, wenn die schweizerische

*) Seither wurde der Verkehr eingestellt in den Strecken
Schladming—Bischofshofen,
Budweis—Wessely,
Waidhofen—Gross-Hollenstein.

Provenienz der Sendungen durch die von den Bahnorganen in Szczakowa vorzunehmende Vergleichung der Zollbegleitscheine mit den Frachtbriefen constatirt erscheint.

Wien, am 29. Juli 1897. [526]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. August 1897 gelangen directe Personenzug-Fahrkarten zwischen den Stationen Kitzbühel, Kirchberg in Tirol, Hopfgarten, Söll-Leukenthal einerseits und der Haltestelle Rattenberg über Wörgl andererseits mit nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

Zwischen Rattenberg und	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden einschl. Stempel	
Kitzbühel	1·47	0·86
Kirchberg in Tirol	1·24	0·73
Hopfgarten	—	0·48
Söll-Leukenthal	—	0·48

Wien, am 29. Juli 1897. [527]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 15. October 1897, tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn in Kraft.

Durch diesen Ausnahmetarif wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1897 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 27. Juli 1897. [528]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Wien Nordbahnhof und London über Oderberg—Berlin oder Leipzig—Magdeburg—Hannover—Vlissingen und Hoek van Holland.

Mit 15. August 1897 gelangen directe Fahrkarten für einfache und Hin- und Rückfahrten zwischen Wien Nordbahnhof und London über Oderberg—Breslau—Berlin oder Magdeburg—Hannover zu folgenden Preisen zur Einführung:

über	Für alle Züge: Einfache Fahrt I. Cl.	Einfache Fahrt II. Cl.	Hin- und Rückfahrt I. Cl.	Hin- und Rückfahrt II. Cl.
	Mark			
Vlissingen—Queenborough	142·90	99·50	223·—	153·80
Hoek van Holland—Harwich	139·—	97·40	219·80	151·30

Die Fahrkarten für einfache Fahrten sind 15 Tage, die Rückfahrkarten 45 Tage giltig und berechtigen während dieser Zeit zur Fahrtunterbrechung in beliebigen Zwischenstationen.

Bei der directen Fahrt über Berlin findet zwischen Wien—Vlissingen und Wien—Hoek van Holland nur ein einmaliger Wagenwechsel in Berlin statt.

Für Reisegepäck werden auf jede Fahrkarte 25 kg Freigewicht gewährt.

Wien, am 30. Juli 1897. [529]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einstellung des Gesammtverkehres.

In Folge von Hochwasserschäden wurde der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt:

am 30. Juli 1897: auf den Strecken Böhm.-Leipa—Tannenberg, Böhm.-Kamnitz—Tannenberg und Röhrsdorf—Zwickau

am 31. Juli 1897: auf den Strecken Bodenbach—Bensen—Böhm.-Leipa, Bensen—Böhm.-Kamnitz und auf dem Elbe-Umschlagsplatze in Tetschen.

Der Betrieb auf der Strecke Böhm.-Leipa—Tannenberg wurde am 31. Juli Abends wieder aufgenommen.

Prag, am 1. August 1897. [530]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Ablehnung der Ersatzleistung der Kosten für die Vertretung und Durchsetzung eines Rechtsanspruches im Administrativverfahren.) Dem Seitens einer Partei bei einer k. k. Staatsbahn-Direction erhobenen Anspruche auf Rückvergütung der Kosten ihres in Angelegenheit der Frachtberechnung bei einer Sendung Möbel eingebrachten Recurses hat das Eisenbahnministerium deshalb keine Folge zu geben befunden, weil eine Verpflichtung zum Ersatze der für die Vertretung und Durchsetzung eines Rechtsanspruches aufgewendeten Kosten für den sachfälligen Gegner nur im gerichtlichen Verfahren besteht und auch in diesem Falle sich nur auf die zur Rechtsdurchsetzung nothwendigen Kosten erstreckt, und nachdem keine gesetzliche Bestimmung besteht, welche im Administrativverfahren im Allgemeinen und in jenem bei Frachtrückerstattungsansprüchen insbesondere der sachfälligen Partei die Tragung der der obsiegenden Partei aus dem Titel der Mühewaltung in eigener Sache, bezw. der rechtsfreundlichen Vertretung und der sonstigen auflaufenden Parteikosten auferlegen würde.
[2. Juni, E.-M.-Z. 4018/III.]

Ausland.

Vereinigte Schweizerbahnen. (Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide etc.: Anhang für St. Margarethen und Buchs.) Am 1. August 1897 tritt ein neuer Anhang zum Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide etc., enthaltend die Taxen für Buchs und St. Margarethen, in Kraft, wodurch der gleichnamige Anhang vom 1. März 1893 aufgehoben und ersetzt wird.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1431	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Schwefelkiesabbrände	Kis-Bocskó	Dombrau	Zahlung der Fracht nach den factischen Gewichten, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Das Aus- und Einladen der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 135		Im Kartirungswege		In der Zeit vom 1. September bis Ende December 1897 können die Parteien auf unbedingte Zustellung von Eisenbahnwaggons keinen Anspruch erheben
					Oderberg					138				
1432	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten	Humpoletz	Deutschbrod	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Heller 44	30	14	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
			Güter aller Art	Humpoletz	Iglau transit	Aufgabe in beliebigen Mengen per Frachtbrief. Die Sendungen müssen in Humpoletz mit directen Frachtbriefen nach Iglau-Stadt oder einer darüber hinaus liegenden Station aufgegeben werden, bezw. in umgekehrter Richtung anlangen			80	64	16			
				und vice versa										
1433	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil	Smiřitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Heller 27·2	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für die Strassenpflasterung und Beschotterung bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen
					Cernozitz					28·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1434	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumaterialien	den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen, sowie der im Ausnahmetarife VI des Tarif-Theiles II, Heft 2, enthaltenen besonderen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue des „israelitischen Spitals des Herrn Moses Gartenberg in Drohobycz" bestimmt sein und mit an die Bauleitung dieses Spitals adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 9. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle mit den im Ausnahmetarife VI dieses Abschnittes enthaltenen besonderen Beschränkungen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	
1435	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflüge	Raudnitz	Husiatyn transit (für Russland)	Aufgabe in Mengen a) unter 5.000 kg b) von 5.000 kg c) von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen sind mit nach Husiatyn transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Husiatyn an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen in den Bahnmagazinen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Vom 6. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Verbandsfrachtsatz	ad a) 424 Heller ad b) 348 „ ad c) 299 „		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Husiatyn bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1436	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter des Specialtarifes III (vergl. den in der 8. Rubrik angeführten Tarif)	Plan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der besonderen Bestimmungen des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Vom 15. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Besteht keiner	Pfg.		Im Kartirungswege		
					Dresden-Altstadt					83				
					Dresden-Neustadt, Leipziger und Schlesischer Bahnhof					85				
					Tharandt					80				
1437	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauen, unverpackt, aus der Pos. 8-59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken		Localtarif		Heller	Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladung mit Quadern und Platten, roh behauen, aus der Pos. 8-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und gelangen weiters die nach Wien II (K.F.J.B.) giltigen Frachtsätze bei gleichartigen Sendungen von den genannten Versandstationen nach Nussdorf unter denselben Bedingungen zur Anwendung
				Göpfritz	Wien II (K.F.J.B.)		Vom 18. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		38 kr. = 76 h	55	21			
				Wappoltenreith-Raabs	Wien II (K.F.J.B.)		Vom 18. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		32 kr. = 64 h	49	15			
				Eggenburg	Wien II (K.F.J.B.)		Vom 18. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		25 kr. = 50 h	40	10			
				Gmünd	Hütteldorf-Hacking		Vom 6. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		57 kr. = 114 h	82	32			
				Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking		Vom 6. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		55 kr. = 110 h	80	30			
1438	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker der Pos. Z-11 der allgemeinen Güterclassification		Opočno	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Schwarzbach	Opočno				53·0	43	10·0			
				Littau	Opočno				57·0	47	10·0			
				Müglitz	Opočno				49·0	43	6·0			
				Hohenstadt	Opočno				44·9	43	1·9			
				Raitz	Opočno				51·3	43	8·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
1439	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf) und Wien E. W. A.	Wr. Neustadt	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Schneebergbahn bestimmt und an ein Heizhaus dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	12·3	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wöllersdorf					12·3				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
23	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	155	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauen, unverpackt, aus der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Göpfritz Wappoltenreith-Raabs Eggenburg	Wien II (K.F.J.B.)	18. August 1897	An Stelle der hiedurch aufgehobenen Publication treten die in diesem Blatte unter Einem veröffentlichten gleichartigen Tarifermässigungen
						Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
64	Nr. 87 vom 29. Juli 1897	1413	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Pos. E—20 der Güterclassification Tarif-Theil 1 für Oesterreich-Ungarn etc. vom 1. Jänner 1893	Stadlau loco	Verrechnungsstelle Wien - Erdbergerlände	Der zugestandene Frachtsatz wird von 4·5 Kreuzer pro 100 kg auf 4·0 Kreuzer pro 100 kg richtig gestellt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. **Wien, 5. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 31. Juli 1897 *) betreffend die Ausdehnung des mit der Verordnung vom 18. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 54, erlassenen Verbotes der Ein- und Durchfuhr gewisser thierischer Rohproducte und Abfälle aus den Häfen Britisch-Indiens, sowie der westlich gelegenen Häfen bis zum Rothen Meere auf die Ostküste des Rothen Meeres bis zur Mündung des Suezcanals in den Golf von Suez.

Aus Anlass des Auftretens der Beulenpest in Djeddah wird nach Anhörung des Obersten Sanitätsrathes im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 18. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 54, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser thierischer Rohproducte und Abfälle aus den Häfen Britisch-Indiens, sowie den westlich gelegenen Häfen bis zum Rothen Meere auf das Gebiet der Ostküste des Rothen Meeres bis zur Mündung des Suezcanals in den Golf von Suez ausgedehnt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. Seesanitätsämtern bekannt wird, in Kraft.

Badeni m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Edlitz a. d. Aspangbahn zur Station Semmering der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit einer eventuellen Abzweigung durch das Otterthal und einer solchen von Raach nach Gloggnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Adalbert Billitzer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige, mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn von Edlitz an der Wien-Aspanger Bahn durch das Feistritzthal über Kirchberg am Wechsel, Raach, Schlagl und Sonnwendstein zur Station Semmering der k. k. priv. Südbahn mit einer eventuellen Abzweigung durch das Otterthal und einer solchen von Raach nach Gloggnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Juli 1897. Z. 9811/I.

---

*) Enthalten in dem am 1. August 1897 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 180.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction in Wien: Linie Wien—Salzburg: Project der Umgestaltung von Barrièren.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Umgestaltung der Barrièren in km 95·0/1, 99·1/2, 100·1/2, 103·2/3 und 105·0 der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg auf Grund der Seitens der k. k. Statthalterei in Wien am 2. Juli durchgeführten politischen Begehung ertheilt. [E.-M.-Z. 11.875/IV]

— (Umgestaltung der Rampen in km 103·2/3 und 105·0 der Linie Wien—Salzburg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Umgestaltung der Rampen in km 103·2/3 und 105·0 der Linie Wien—Salzburg auf Grund des Berichtes der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. Juli 1897, Z. 64.278, ertheilt. [E.-M.-Z. 11.875.IV.]

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Project der Erbreiterung der Rampe in km 113·1/2 der Linie Olmütz—Troppau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den mit der Gemeinde Troppau hinsichtlich des Projectes der Erbreiterung der Rampe in km 113·1/2 der Linie Olmütz—Troppau getroffenen Vereinbarungen zugestimmt und die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz beauftragt, die Ausführung im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 11.730/IV.]

— (Staatsbahn-Direction Stanislau: Project der Industriegeleise-Anlage der Czernowitzer Filiale der k. k. priv. galiz. Hypothekenbank in der Station Stanislau.) Laut Note der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. Juli 1897, Z. 52.721, hat dieselbe in Folge Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1897, Z. 4006/I, der Filiale der k. k. priv. galiz. Hypothekenbank in Czernowitz den Bauconsens für die projectirte Industriegeleise-Anlage, abzweigend in der Eisenbahnstation Stanislau zu den zu erbauenden Getreide- und Spiritusmagazinen ausserhalb des Bahnterritoriums, ertheilt. [E.-M.-Z. 11.893/I.]

— (Project für die Herstellung neuer Materialmagazins-Anlagen am Bahnhofe in Stanislau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund der Seitens der k. k. Statthalterei in Lemberg am 15. Juni durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für das Project der Herstellung neuer feuersicherer Materialmagazins-Anlagen am Bahnhofe in Stanislau den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 11.821/IV.]

— (Staatsbahn-Direction Villach: Project der Erweiterung der Güteranlage des Staatsbahnhofes in Laibach: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund der Seitens der k. k. Landesregierung in Laibach am 12. Mai durchgeführten politischen Begehung für das Project der Erweiterung der Güteranlage des Staatsbahnhofes in Laibach den Bauconsens unter den von der Commission gestellten Bedingungen ertheilt. [E.-M.-Z. 11.262/IV.]

— (K. k. Bauleitung Karlsbad: Project der Wasserbeschaffungs-Anlage in der zukünftigen Station Tepl der im Bau begriffenen Linie Marienbad—Karlsbad.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das anstandslose Ergebniss der am 29. Mai Seitens der k. k. Statthalterei in Prag durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Wasserbeschaffungs-Anlage in der Station Tepl der Linie Marienbad—Karlsbad zur Kenntniss genommen und den gelegentlich der politischen Begehung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen überprüften Hochbauplan des Druckwerksgebäudes zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.210/IV.]

— (Linie Pilsen—Furth: Bauconsens für die Erweiterung der Station Staab.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das von der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorgelegte Project der Erweiterung der Station Staab der Linie Pilsen—Furth im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.773/IV.]

— (Linie Wessely—Iglau: Erweiterung der Station Neuhaus.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Ergänzung des Projectes für die Erweiterung der Station Neuhaus der Linie Wessely—Iglau um eine zwischen km 26·4—27·0 an der linken Bahnseite als Plateauerbreiterung auszuführende Materialdeponie ertheilt. [E.-M.-Z. 12/005IV.]

Wiener Stadtbahn. (Ausführung der Donaucanal-Linie an der Rossauerlände als Tiefbahn.) Die k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn wurde beauftragt, das Detailproject für die Theilstrecke der Donaucanal-Linie an der Rossauerlände als Tiefbahn, dann für die Verbindungscurve von der Donaucanal-Linie zur Gürtellinie auszuarbeiten. [E.-M.-Z. 10.709/I.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg nebst Abzweigung von Alt-Ehrenberg nach Schönlinde. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 25. bis 28. September durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von Nixdorf nach Rumburg nebst den Varianten einer Abzweigung von Alt-Ehrenberg, bezw. Herrnwalde nach Schönlinde hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn mit der Abzweigung von Herrnwalde im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-E. 13.881/I.]

Kleinbahn Kirnitzschänke-Rainwiese. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 24. März durchgeführten Trassenrevision für eine mit 0·75 m Spurweite auszuführende, mit Benzinmotoren zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitzschänke nächst der österreichisch-sächsischen Reichsgrenze nach dem Curorte Rainwiese hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 7401/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

1. August. Wegen Dammrutschung in km 73·4/5 der Strecke Eggenburg — Limberg-Maissau erlitten mehrere Züge Verspätungen. Zug I/II hätte die Rutschstelle nur mit grosser Gefahr passiren können, weshalb mehrere Züge zurückbehalten werden mussten, bis die Strecke wieder fahrbar gemacht wurde. Verkehr mit Langsamfahren aufrecht.

Böhmische Nordbahn:

30. Juli. In Folge Hochwasserschäden wurde der Verkehr in der Strecke Georgswalde—Haida eingestellt.

30. Juli. Wegen Hochwasserschäden ist der Verkehr in der Strecke Kamnitz—Falkenau eingestellt. Dauer der Verkehrsstörung unbestimmt.

30. Juli. Wegen durch Hochwasser hervorgerufener bedeutender Beschädigungen des Bahnkörpers wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Böhm.-Kamnitz—Tannenberg, Böhm.-Leipa—Tannenberg und Röhrsdorf—Zwickau bis auf Weiteres eingestellt.

31. Juli. In Folge Beschädigungen des Bahnkörpers wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Bodenbach—Bensen—Böhm.-Leipa und Bensen—Böhm.-Kamnitz eingestellt. Dauer der Verkehrsstörung unbestimmt.

31. Juli. Die Verkehrsstörung bei Tichlowitz wurde behoben.

31. Juli. In Folge weiterer Beschädigungen des Bahnkörpers und mehrerer Objecte wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Bodenbach — Bensen — Böhm.-Leipa und Bensen bis Kamnitz eingestellt. Dauer der Verkehrsstörung unbestimmt.

31. Juli. In der Strecke Böhm.-Leipa—Tannenberg wird der Gesammtverkehr mit dem heutigen Personenzug 5 aufgenommen. Dagegen kann dermalen noch nicht bestimmt werden, wann die Wiederaufnahme des Verkehres auf den Linien Bodenbach—Tannenberg, Bensen—Böhm.-Leipa und Röhrsdorf—Zwickau erfolgen wird.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

30. Juli. In Folge Hochwasserschäden wurde in den Strecken Langenbruck—Reichenberg, Semil—Kleinskal, Friedland—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald-Schumburg und Gablonz a. d. N.—Tannwald-Schumburg der Verkehr eingestellt. Dauer der Verkehrsstörungen unbestimmt. Die Verkehrsstörung in der Strecke Langenbruck—Reichenberg ist bereits behoben.

30. Juli. In Folge Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Starkenbach—Arnau auf die Dauer von voraussichtlich 14 Tagen und in der Strecke Trautenau—Freiheit-Johannisbad bis auf Weiteres eingestellt. Ferner wurde in den Strecken Chotěboř—Zdiretz-Kreuzberg und Skowitz—Zawratetz-Třemoschnitz der Frachtenverkehr eingestellt. Der Personenverkehr wird mittelst Umsteigens aufrecht erhalten.

30. Juli. Wegen Unterwaschung des Bahnhörpers wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Pelsdorf—Starkenbach und Arnau—Pelsdorf eingestellt.

30. Juli. In Folge Hochwasserschäden wurde in der Strecke Zleb—Caslau der Frachtenverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

30. Juli. Der Gesammtverkehr in der Strecke Trautenau—Freiheit wurde eingestellt.

31. Juli. Wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers ist der Gesammtverkehr zwischen Tichlowitz und Neschwitz eingestellt.

31. Juli. In der Strecke Trautenau—Freiheit-Johannisbad wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen:

30. Juli. Heute Früh ist bei Station 114 plus 4 der Zittau-Reichenberger Bahn der gewölbte Durchlass in Folge Hochwassers eingestürzt. Verkehr bis auf Weiteres unterbrochen.

1. August. Wegen Brückeneinsturzes wurde der Gesammtverkehr nach der Station Kratzau der Linie Zittau—Reichenberg eingestellt. Die Güteraufgabe ist sistirt.

Südbahn-Gesellschaft:

30. Juli. Wegen Unterwaschung des Bahnkörpers zwischen Neumühle und Waldmühle ist der Personenzugsverkehr auf die Strecke Liesing—Rodaun beschränkt.

30. Juli. Wegen Hochwasserschäden zwischen Baden—Vöslau ist der Frachtenverkehr in der Strecke Wien—Wiener-Neustadt der Hauptlinie und der Personenverkehr zwischen Baden—Vöslau bis auf Weiteres eingestellt. Der Personenverkehr wird nur zwischen Wien und Baden und Wr. Neustadt—Vöslau beschränkt aufrecht erhalten. Schnellzüge und Postzüge werden über die Pottendorfer Linie geleitet. Wegen Hochwasserschäden musste in der Strecke Rodaun—Kaltenleutgeben der Gesammtverkehr eingestellt werden.

30. Juli. In der Strecke Rodaun—Kaltenleutgeben wurde der Gesammtverkehr, in der Strecke Leoben—Vordernberg der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mit Umsteigen, bezw. Uebertragen der Colli bis 50 kg wieder aufgenommen.

31. Juli. Wegen Hochwassers musste in der Strecke Leoben—Vordernberg der Gesammtverkehr eingestellt werden.

1. August. In der Strecke Leoben—Vordernberg wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kremsthalbahn:

31. Juli. Wegen Hochwassers wurde der Gesammtverkehr am Flügel Unterrohr—Bad Hall der Kremsthalbahn eingestellt.

31. Juli. Der Gesammtverkehr auf der Kremsthalbahn wurde wegen Hochwasserschäden eingestellt. Dauer unbestimmt.

Mühlkreisbahn:

1. August. Wegen Hochwasserschäden wurde der Verkehr zwischen Urfahr und Ottensheim eingestellt.

Steyrthalbahn:

30. Juli. Der Gesammtverkehr wurde wegen Hochwasserschäden eingestellt.

Salzkammergut-Localbahn:

1. August. Wegen bedeutender Hochwasserschäden wurde der Verkehr zwischen Ischl und Salzburg auf mehrere Tage eingestellt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

30. Juli. Der Verkehr auf der Strecke Salzburg-Lamprechtshausen wurde wegen Hochwassers eingestellt.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:

30. Juli. In Folge Hochwassers im Donaucanale ist seit heute Früh der Zugsverkehr in der Strecke Stefaniebrücke und Augartenbrücke eingestellt.

Schneebergbahn:

30. Juli. In Folge eingetretener Hochwasserschäden musste Zug Nr. 5 bei der Haltestelle Grünbach-Klaus zurückgehalten werden. Der Personenverkehr bis Puchberg wird durch Umsteigen aufrecht erhalten. Post, Gepäck und Eilgut wird umgeladen. Der Frachtenverkehr ist in der Strecke Grünbach—Puchberg eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szatmár-Fehérgyarmat. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 85 vom 16. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zu Gunsten des Baues und Betriebes der projectirten Localbahn Szatmár-Fehérgyarmat mit Erlass vom 13. Juni 1897, Z. 38.266, des kgl. ungar. Handelsministers erflossenen Concessionsurkunde. Die effectiven Baukosten dieser von der Station Szatmár der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány — Debreczen — Marmaros-Sziget — Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szatmár—Nagy-Bánya aus längs der Theiss im Bereiche des Comitates Szatmár in transversaler Richtung vorläufig bis Fehérgyarmat im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit fl. 1,365 000 bemessen, von welcher Summe ein Betrag von fl. 95.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen und Verladebahnhöfe sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Szatmár der Hauptlinie Budapest—Szatmár—Körösmezö;
2. Batiz-Vasvár, Station für den Gesammtverkehr und Ausweichstation;
3. Lázári, Station für den Gesammtverkehr;
4. Nagy-Peleske, Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Verladebahnhof für Frachtgüter in Wagenladungen;
5. Gacsály, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Jank-Majtis, Station für den Gesammtverkehr;
7. Szekeres, Verladebahnhof (wie 4);
8. Penyige, Verladebahnhof (wie 4);
9. Fehérgyarmat, Endstation und Station für den Gesammtverkehr, Wasser- und Maschinenstation.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Temesvár. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 71 vom 13. Juni und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 5. Juni 1897 zu Gunsten der Firma „Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft in Temesvár" erflossenen Concessionsurkunde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 und 40 ex 1896, Vorconcession Post 1), laut welcher dieser die Ermächtigung ertheilt wird, auf ihren derzeit mit Pferdekraft betriebenen Linien den elektrischen Betrieb einzuführen, ferner ihr bereits bestehendes Betriebsnetz durch den Ausbau von vier neuen Hauptlinien mit Benützung entsprechender Strassenzüge zu vervollständigen. Das zur Durchführung der Umgestaltung und zum Baue, sowie zur Einrichtung der neuen Linien erforderliche effective Capital ist mit fl. 1,120.000 bemessen. Sämmtliche Linien sind normalspurig herzustellen, und darf die Spannung des elektrischen Stromes 500 Volts nicht überschreiten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. Juni, Z. 37.479, dem Budapester Advocaten Dr. Paul Mändel
   a) für eine entweder von der Station Kénesd der von der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden schmalspurigen Localbahn Gyula-Fehérvár—Zalathna ausgehende und diese durch das Abrudpatakthal, oder
   b) für eine von der Endstation Zalathna der vorgenannten Flügelbahn ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Bucsur mit den Bergbaurevieren nächst Abrudbánya verbindende, gleichfalls schmalspurige Localbahn

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 27. Juni, Z. 40.221, dem k. und k. Kämmerer Baron Géza Radvanszky und Consorten für eine von der Station Bossány, eventuell der Station Nagy-Tapolcsány der Linie Tót-Megyer—Bossány—Privigye-Bajmócz (Neutrathalbahn) abzweigende und diese in radialer Richtung im Bereiche der Comitate Nyitra und Trencsény über Chinora, Nadlany, Nagy-Sztricse, Kis-Sztricse, Ribény, Alsó-Nasticz, Baán, Alsó-Ozor, Felsö-Ozor, Szouma, Jásztrabje, Miticz, Barát-Lehota, Szoblahó, Hamu, Turna, Bella und die Ge-

markung der Gemeinde Biszkupicz in der Station Trencsén mit der Waagthalbahn Galantha - Trencsén - Zsolna (Sillein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 25.321, dem Veszprémer Civilingenieur Julius Kubik, Gutsbesitzer in Mezö-Keresztes, für eine von der Station Nyék-Ládháza der Hauptlinie Budapest—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Borsod über Onod, Heö-Keresztur, Heö-Szalonta, Heö-Gapi, Igriczi und die Gemarkung der Gemeinde Mezö-Csáth bis Tisza-Keszi und zum dortigen Theissufer führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 29.193, dem Ung-Tarnóczer Gutsbesitzer Desiderius Bernáth für eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz (—Przemyśl) abzweigende, im Bereiche des Comitates Zemplén im Cziróka-Patakthale über Cziróka-Hosszumezö, Szinna, Sztarina und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Polena bis Orosz-Ruszka am Fusse der Karpathen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 33.105, dem Einwohner von Kolozsvár (Klausenburg) Desiderius Sigmond und Consorten
   a) für eine von der Station Apahida der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahn Kolozsvár-Apahida—Deés—Zilah abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Kolozs über Kályán, Olah-Gyéres und die Gemarkung der Gemeinde Mocs in der Station Nagy-Sármás mit der Linie Maros - Ludas — Nagy - Sármás — Besztercze des Staatsbetriebes;
   b) für eine von der Station Maros-Vasárhely der Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen des Staatsbetriebes abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Maros-Torda und weiterhin des Comitates Kolozs über Medgyesfalva, Mezö-Bergenye, Mezö-Bánd, Mezö-Pagocsa und die Gemarkung der Gemeinde Velkir gleichfalls in der Station Nagy-Sármás mit der Linie a) verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 40.619, dem Einwohner von Mezö-Szentmihálytelki Baron Josef Thoroczkay
   a) für eine von der Endstation Torda der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Aranyos-Gyéres der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Aranyos-Gyéres—Brassó (Kronstadt)—Predeal abzweigende, in deren Fortsetzung im Bereiche des Comitates Kolozs über Borév, Felsö-Szolcsva und die Gemarkung der Gemeinde Offenbánya bis Topánfalva;
   b) für eine von Topánfalva aus im Bereiche des Comitates Alsó-Fehér über Abrudbánya und mit Berührung der dortigen Bergbaureviere die Linie a) im Bereiche des Comitates Hunyád in der Endstation Brád mit der als Sackbahn endigenden Linie Arad—Brád der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen (Eigenbetrieb);
   c) für eine von Brád aus in radialer Richtung die Linie b) über Lungsora und Dumesd in der Station Maros-Illye mit den Linien Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Ungarischen Südostbahn Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye;
   d) für eine von der Station Abrudbánya der Linie b) aus diese in östlich-transversaler Richtung im Abrud-Patakthale über die Gemarkung der Gemeinde Bucsum in der Endstation Zalathna der als Sackbahn endigenden Linie Gyulafehérvár (Karlsburg)—Zalathna des Staatsbetriebes verbindende Theilstrecke des in a), b), c), d) projectirten normalspurigen Localbahnnetzes

   auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 40.365, der Firma „Arader Strasseneisenbahn und Ziegelfabriks-Actiengesellschaft in Arad", bei gleichzeitiger Umwandlung des derzeitigen Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb, für die Fortsetzung der bereits bestehenden Linien und Herstellung von gleichfalls elektrisch zu betreibenden Verbindungslinien zwischen den einzelnen Strecken bei Benützung entsprechender Strassenzüge auf die Dauer eines Jahres.

Arvathalbahn Kralován—Alsó-Kubin—Szuchahora—ungarisch-galizische Landesgrenze. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 81 vom 7. Juli verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Arvathalbahn Kralován — Alsó - Kubin — Suchahora — ungarisch-galizische Landesgrenze (nächst Neumarkt auf österreichischem Gebiete) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895]. Concessionärin und zukünftige Betriebführende dieser von der Station Kralován der Hauptlinie (Oderberg—) Csácza—Kralován—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehenden, im Bereiche des Comitates Arva über Alsó-Kubin und Turdosin bis Szuchahora (nächst dem Grenzpasse Jablonka) führenden Bahn ist die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft. Die effectiven Baukosten dieser 71 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Radialbahn sind mit 3,570.000 fl. bemessen. Als Stationen und Verladebahnhöfe sind herzustellen:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kralován der Linie Kassa—Kralován—Csácza (Oderberg);
2. Fárnicza, Bahnhof für den allgemeinen Verkehr;
3. Nagyfalu, Verladebahnhof für Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen;
4. Alsó-Kubin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Arva-Váralja, Station für den Gesammtverkehr;
6. Dlulia, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
7. Podbjel, Verladebahnhof (wie 3);
8. Turdosin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
9. Trsztena, Station für den Gesammtverkehr;
10. Ljeszek, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
11. Szuchahora, Endstation für den Gesammtverkehr und Maschinenstation.

Ort und Anzahl der etwa noch zu errichtenden Haltestellen wird seinerzeit durch die Concessionsurkunde bestimmt werden.

Projectirter Bau eines Tunnels unter der Donau für Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strasseneisenbahn-Verkehr in Budapest. (Ausführungsmodus.) Nachdem der Budapester hauptstädtische Verkehr zwischen den an den oberen Strecken der beiden Ufer der Donau gelegenen, dicht bevölkerten Stadtbezirken eine derartige Zunahme nachweist, dass dessen Abwicklung unbedingt einer zwischen der Margarethen- und der Kettenbrücke herzustellenden weiteren Verbindung bedarf, die Anlage einer von oder nächst dem im Mittelpunkte dieser Strecke gelegenen Parlamentsgebäude ausgehenden Brücke aber wegen unüberwindbar ungünstiger Niveauverhältnisse nicht ausführbar ist, hat man sich, wie aus Budapest berichtet wird, nunmehr auch in massgebenden Kreisen im Principe für die Ausführung des bereits seit Längerem angeregten Projectes eines dort unter der Donau herzustellenden Tunnels (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1896) ausgesprochen. Dem neuesten Elaborate zufolge soll dieser nach dem derzeit beim neuen Themsetunnel in London in Ausführung begriffenen System hergestellt und, wie dieser, sowohl für den Verkehr von Fussgehern, Strassenfuhrwerken, als auch der Wagen einer elektrisch betriebenen Strasseneisenbahn eingerichtet werden. Der Tunnelstollen wird vom Mittelpunkte des Parlamentsgebäudes ausgehen und auf beiden Uferseiten durch von einander getrennte, sanft geneigte Zufahrtstrassen für Strassenfuhrwerke und Tramwaywagen mit dem städtischen Strassenniveau verbunden werden, während die Auf- und Abbeförderung der Fussgeher durch Stiegen und elektrisch betriebene Lifts vermittelt wird. Der Tunnel wird zweistöckig hergestellt. Die untere Etage ist für den Tramway- und Fussgängerverkehr derart disponirt, dass die beiden Schienengeleise der Tramway an den beiden Tunnelwänden, und zwischen diesen der Fussgehersteig zu liegen kommen, während das obere Stockwerk ausschliesslich dem Strassenfuhrwerke reservirt bleibt. Die Lüftung beider Geschosse erfolgt durch elektrisch betriebene Ventilatoren. Durch Bohrversuche wurde constatirt, dass das die Flusssohle bildende Terrain ausschliesslich compacter und absolut undurchlässiger Felsen ist.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Kosztolna-Zárjecs.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche der Linie Galantha—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungar. Staatsbahnen zwischen den Stationen Melsicz und Trencsén-Teplicz und den Profils 1405 und 1406 eine vom 1. Juli an für den bedingten Personen- und Reisegepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle mit der Benennung „Kosztolna-Zárjecs" eröffnet wurde.

— (Legung eines zweiten Geleises auf der Theilstrecke Hatvan—Salgótarjan.) Der kgl. Ungar. Handelsminister hat die von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen

beantragte Legung eines zweiten Geleises auf der Theilstrecke Hatvan—Salgótarján der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka in einer Länge von 58 Kilometer genehmigt und die technisch-polizeiliche Begehung der Strecke angeordnet.

— (Eröffnung der auf den Verkehr einzelner Schnellzüge beschränkten Station Párkány-Nána für weitere Schnellzüge.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher als Haltestelle nur für eine begrenzte Anzahl von Eilzügen beschränkt gewesene Station Párkány-Nána der Hauptlinie Budapest—Marchegg nunmehr auch als Haltestelle für den Verkehr der Schnellzüge 105 und 106 eröffnet wurde. Diese Einführung wurde im Interesse des Anschlussverkehres der Züge der Localbahnen Párkány-Nána—Csata—Léva und Csata — Balassa-Gyarmat (—Losoncz), sowie auch des Verkehres von und nach der am rechten Donauufer gelegenen Stadt Esztergom (Gran) getroffen.

Südbahn-Gesellschaft. (Einrichtung der Haltestelle Szemesi zu einer Station für den Gesammtverkehr.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in Genehmigung des Ansuchens der Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft gestattet, dass die bisher nur für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und Eilgütern eingerichtet gewesene, zwischen den Stationen Boglár und Szántód der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof liegende Haltestelle Szemesi zum Range einer für den Gesammtverkehr eingerichteten Station erhoben werde.

— (Eröffnung der Station Lövö für den Eilzugsverkehr.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die zwischen den Stationen Sopron (Oedenburg) und Szombathely (Steinamanger) liegende Station Lövö (Schützen) für den Eilzugsverkehr eröffnet wurde.

Ausland.

Bayern. (Ausgabe von Platzkarten.) In Bayern werden seit 1. Juli obligatorische Platzkarten für alle sogenannten Harmonika- (D-) Züge, welche auf ausserbayerische Bahnen übergeführt werden, ausgegeben. Der Preis beträgt bei Entfernungen bis zu 150 km für die I. und II. Wagenclasse 1 Mk. und für die III. Wagenclasse 50 Pfg. für die Karte. Bei grösseren Entfernungen verdoppelt sich der Preis. Die facultativen Platzkarten sollen dem innerbayerischen Schnellzugsverkehre dienen und haben denselben Preis wie die obligatorischen. Auch die Sächsischen Staatsbahnen führten zum gleichen Termine Platzkarten ein.

Italien. (Probefahrt zwischen Mailand und Turin.) Am 23. Juli hat zwischen Mailand und Turin die Probefahrt eines Zuges mit einer Fahrgeschwindigkeit von 90 km per Stunde stattgefunden. Derselbe fuhr von Mailand um 5 U. 20 M. Nachm. ab und erreichte fahrplanmässig Turin um 7 U. 35 M. Abends. Die von der nationalen Industrie hergestellten Locomotiven sowohl als auch die übrigen Vehikel entsprechen vollkommen.

— (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Aus dem jüngst vom kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen veröffentlichten Prospecte sind die Einnahmen der italienischen Eisenbahnen in dem Zeitraume vom 1. Juli 1896 bis 31. März 1897 zu ersehen. Dieselben betrugen 202,573.136 Lire, um 1,448.480 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres. Die Länge der im Betriebe befindlichen Linien betrug zu dieser Zeit 15.444 km, um 94 km mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, und die kilometrische Einnahme 13.116 Lire, um 92 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Auf die einzelnen Netze vertheilen sich die Einnahmen in der Zeit vom 1. bis zum 31. März 1897, wie folgt:

	Absolute Länge Kilometer	Brutto-Einnahmen Lire	Kilometr. Einnahmen Lire
Mittelmeer-Netz	5.765	11,093.831	1.924
Adriatisches Netz	5.602	9,131.733	1.630
Sicilisches Netz	1.093	912.810	835
Società Veneta	140	79.200	565
Kgl. Sardische Eisenbahnen	411	136.372	331
Sardische Secundärbahnen	594	45.468	76
Diverse Eisenbahnen	1.842	1,029.150	559
zusammen	15.447	22,980.084	

Differenz gegenüber dem Monate März 1896:

	Länge Kilometer	Brutto-Einnahmen Lire
Mittelmeer-Netz	+ 11	+ 271.024
Adriatisches Netz	—	+ 1,046.486
Sicilisches Netz	—	+ 51.170
Società Veneta	—	— 8.629
Kgl. Sardische Eisenbahnen	—	+ 13.325
Sardische Secundärbahnen	—	— 16.902
Diverse Eisenbahnen	+ 2	+ 92.006
zusammen	+ 13	+ 1,448.480

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.)

		Betriebsjahr 1896/97	Betriebsjahr 1895/96	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	L.	341.613	323.721	+ 17.892
Turin-Rivoli	„	132.736	102.007	+ 30.729
Basaluzzo-Frugarolo	„	8.043	8.280	— 237
Lugano-Eisenbahn	„	64.338	71.820	— 7.482
Fossano-Mondovi	„	36.184	34.943	+ 1.241
Verona-Caprino-Garda	„	107.554	111.945	— 4.391
Turin-Ciriè-Lanzo	„	512.269	504.336	+ 7.933
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	375.393	374.253	+ 1.140
Biellesische Localbahnen	„	186.400	170.035	+ 16.365
Bergamo-Ponte della Selva	„	358.998	311.172	+ 47.826
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	245.665	245.956	— 291
Sassuolo -Modena -Mirandola-Finale	„	273.155	285.959	— 12.804
Sardische Secundärbahnen	„	610.353	697.867	— 87.514
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,492.270	1,499.019	— 6.749
Santhià-Biella	„	601.486	612.218	— 10.732
Reggio Emilia-Eisenbahn	„	247.789	251.043	— 3.254
Novara-Seregno	„	517.294	483.010	+ 34.284
Nord-Mailand	„	2,395.576	2,281.194	+ 104.382
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	667.089	696.724	— 29.635
Torre-Arsiero	„	154.866	150.295	+ 4.571
Padua-Montebelluna	„	185.196	148.590	+ 6 606
Cividale-Portogruaro	„	278.347	246.952	+ 31.395
Parma-Suzzara	„	149.203	147.454	+ 1.749
Arezzo-Stia	„	126.314	129.073	— 2.759
Conegliano-Vittorio	„	81.034	81.238	— 204
Bologna - Portomaggiore-Massalombarda	„	266.029	284.457	— 18.428
Vicenza-Schio	„	364.485	345.092	+ 19.393
Palermo-Corleone	„	271.789	252.875	+ 18.914
Arrezzo-Fossato	„	290.423	285.626	+ 4.797
Suzzara-Ferrara	„	267.265	270.866	— 3.601

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn haben in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 30. Juni 1897 50,628.431·95 Lire betragen, d. i. um 3,912·855·40 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn haben in dem Zeitraume vom 1. Juli 1896 bis zum 30. Juni 1897 129,891.753·99 Lire, d. i. um 1,791.678·58 Lire mehr als im selben Zeitraume des Vorjahres, betragen.

Schiffahrt.

Preussen. (Polizeiliche Strafverfügungen wegen Uebertretung der Elbe- und Rheinschiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften.) Dem preussischen Herrenhause ist der Entwurf eines Gesetzes „über den Erlass polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretung strom- und schifffahrtspolizeilicher Vorschriften auf der Elbe und auf dem Rhein“ zugegangen. Zweck der Vorlage ist, die behufs rascher und wirksamer Ahndung von Uebertretungen mit Gesetz vom 23. April 1883, G.-S. Nr. 12, Stück Nr. 8926, erlassenen Bestimmungen nunmehr auch auf die bisher davon ausgenommenen Uebertretungen der Elbe- und Rheinschiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften auszudehnen. Der Gesetzentwurf ist ganz kurz; er besteht nur aus zwei Paragraphen, deren erster die in Rede stehende Ausdehnung verfügt, während im zweiten einige dadurch nothwendig gewordene Aenderungen in der Textirung des Gesetzes vom 23. April 1883 veranlasst werden.

Zur Begründung des Entwurfes bemerkt die demselben beigegebene Denkschrift Folgendes:

Die bei Erlass des Gesetzes vom 23. April 1883 gehegte Erwartung, dass durch die Elbezoll- und Rheinschiffahrtsgerichte eine schleunige und wirksame Ahndung der Uebertretungen schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften erreicht werden würde, und dass es zu diesem Behufe der Einrichtung der polizeilichen Straffestsetzung nicht bedürfe, hat sich nicht erfüllt. Das Verfahren vor diesen Gerichten verursacht vielmehr in der Regel einen zu dem Zwecke in keinem Verhältnisse stehenden Aufwand an Zeit und Schreibwerk, ohne dass in allen Fällen der gewünschte Erfolg sichergestellt wäre. Bei diesem Verfahren gehen die Anzeigen des Stromaufsichtsbeamten über Zuwiderhandlungen zunächst an den Amtsanwalt und von diesem mit dem Antrage auf Erlass der Strafverfügung an das Elbezoll- und Rheinschiffahrtsgericht. Da die Amtsanwälte und Richter vielfach mit den Strom- und Schiffahrtsverhältnissen nicht vollständig vertraut sind, so müssen beide sich oft von den darüber unterrichteten Beamten Rath holen, was diesen viel Schreiberei in an sich einfachen Sachen verursacht. Wird endlich ein Strafbefehl erlassen, so ist dessen Zustellung an den Beschuldigten, da er sich meist auf der Fahrt befindet, seinen Aufenthalt also stetig wechselt und oftmals lange Zeit hindurch nicht in seinen eigentlichen Wohnort zurückkehrt, mit grossen Schwierigkeiten verknüpft und vielfach überhaupt nicht ausführbar. Die Erledigung selbst der unbedeutendsten Strafsache verursacht demnach einen oft ausgedehnten wiederholten Schriftwechsel zwischen den Gerichten, Amtsanwälten, Polizeibehörden und Stromaufsichtsbeamten. Die gleichen Schwierigkeiten erneuern sich, sobald gegen den Strafbefehl Widerspruch erhoben und die Zustellung der Vorladung zum Termine zur mündlichen Verhandlung nothwendig wird, und endlich, sobald es sich um die Einziehung rechtskräftig festgesetzter und erkannter Strafe und der Gerichtskosten handelt.

Um eine Aenderung der gegenwärtigen unliebsamen Zustände herbeizuführen und möglichst rasch und wirksam gegen Uebertretungen der strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auch auf der Elbe und auf dem Rhein einschreiten zu können, erscheint es zweckmässig, die durch das Gesetz vom 23. April 1883 geschaffene Einrichtung der polizeilichen Straffestsetzung auch auf der Elbe und dem Rhein einzuführen und zu dem Ende die entgegenstehende Bestimmung unter Ziffer 1 in § 2 dieses Gesetzes aufzuheben.

Hiebei war zu prüfen, ob diese Aufhebung nicht im Widerspruche mit den bezüglich der beiden Flüsse abgeschlossenen internationalen Schiffahrtsverträgen stehe. Soweit die Elbeschiffahrtsacte vom 23. Juni 1821, die Additionalacte vom 13. April 1844 und die sonstigen späteren Abmachungen dazu in Betracht kommen, kann diese Frage unbedingt verneint werden. Anders liegt die Sache bezüglich der revidirten Rheinschiffahrtsacte vom 17. October 1868, deren Artikel 34 ff. vorschreiben, dass die Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften in erster Instanz lediglich den Rheinschiffahrtsgerichten zusteht. Es musste deshalb der Einführung der polizeilichen Straffestsetzung auf dem Rhein eine Vereinbarung der betheiligten Rheinuferstaaten vorausgehen, die diese Festsetzungen ausdrücklich zulässt. Zu dem Ende ist zwischen diesen Staaten ein Zusatzartikel zur revidirten Rheinschiffahrtsacte unter dem 18. September 1895 abgeschlossen worden. Dieser Artikel, der in Preussen zu seiner Giltigkeit der Zustimmung des Landtages bedarf, wurde gleichzeitig mit dieser Vorlage zur verfassungsmässigen Beschlussfassung vorgelegt.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Uebersiedlung der k. k. Trassirungsexpositur in Przeworsk.) Die k. k. Trassirungsexpositur in Przeworsk ist am 4. August von dort nach Jaroslau übersiedelt. [E.-M.-Z. 12.021/I.]

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. (Generalversammlung.) Am 21. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Hermann Hinterhuber und im Beisein des in Vertretung des landesfürstlichen Commissärs erschienenen Sectionsrathes Alfons Edlen von Glaser die diesjährige (vierte) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 1600 Actien mit 160 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte erzielte der Personenverkehr eine Einnahme von 17.858·51 fl. (+ 48·73 fl.), der Frachtenverkehr eine Einnahme von 35.613·88 fl. (+ 2229·94 fl.). Dagegen wurde für die Beförderung der Post um 829·82 fl. weniger eingenommen, und erhöhten sich die Betriebsausgaben um 1698·75 fl. Die Betriebseinnahmen per 55.696·21 fl. gegenüber den Betriebsausgaben per 49.175·57 fl. ergaben einen Ueberschuss von 6520·64 fl. Die Staatsgarantie wurde in der Höhe von 45.581·08 fl. in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. An Stelle des Hermann Hinterhuber wurde von Seiten des kärntnerischen Landesausschusses der Landesausschuss-Beisitzer Carl Ritter von Hillinger in den Verwaltungsrath designirt, während Hermann Hinterhuber vom Verwaltungsrathe cooptirt wurde. Bei den in der Generalversammlung vorgenommenen Wahlen wurden die ausscheidenden Mitglieder Leopold Freiherr zu Aichelburg-Labia, Hans Gasser sen., Dr. Arthur Herzfeld, Hermann Hinterhuber und Dr. Carl Ubl in den Verwaltungsrath, sowie der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Hermann Hinterhuber zum Präsidenten und Dr. Carl Ubl zum Vicepräsidenten, sowie in das Executivcomité Hermann Hinterhuber, Dr. Herzfeld und Franz X. Wirth wiedergewählt. [E.-M.-Z. 9853/I.]

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Paul Ed. Ritter von Schöller und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Theodor Edlen v. Hankenberg, die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth statt. Nach dem Verwaltungsberichte wurden im Jahre 1896 sowohl im Personen- als im Güterverkehre Mehreinnahmen erzielt. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre per fl. 3366·59 resultirte zumeist aus der Erhöhung der Personentarife, während die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre per fl. 8823·23 hauptsächlich dem gesteigerten Getreidetransporte zuzuschreiben ist. Die Gesammt-Transporteinnahmen (abzüglich der Ersatzansprüche aus dem Jahre 1895) betrugen fl. 144.840·37 (+ fl. 12.495·26 oder 9·44 pCt.), die Betriebsausgaben fl. 78.634·19 (+ fl. 6200·27 oder 8·6 pCt.). Der Betriebsüberschuss stellte sich sonach auf fl. 66.206·17 (gegen fl. 59.911·19), der Betriebscoëfficient auf 54·3 pCt. (gegen 54·75 pCt.). Einschliesslich der Zinseneingänge und des Vortrages standen nach Abzug der Ausgaben für Verwaltungsspesen, Steuern, Gebühren etc. als reiner Ueberschuss fl. 56.763·86 (gegen fl. 53.730·22) der Generalversammlung zur Verfügung. Es wurde entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes beschlossen, fl. 53.751 zur Auszahlung einer Dividende von fl. $9^1/_2$ oder $4^3/_4$ pCt. (gegen fl. 9 oder $4^1/_2$ pCt. im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen, zum Zwecke der Actienamortisation fl. 1400 und zur Dotirung des Reservefonds fl. 1144 zu verwenden und fl. 468·08 auf neue Rechnung vorzutragen. [E.-M.-Z. 10.170/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebergang der Eisenbahn Jever-Carolinensiel-Harle in den Besitz des oldenburgischen Staates.) Die 20·12 km lange Eisenbahn Jever-Carolinensiel-Harle, welche bisher Eigenthum der Jever-Carolinensieler Eisenbahn-Gesellschaft war, ist am 1. Jänner in den Besitz des oldenburgischen Staates übergegangen und als Theilstrecke der Oldenburgischen Staatseisenbahnen zu betrachten. Ferner ist nach einer Mittheilung der grossherzoglichen Eisenbahn-Direction zu Oldenburg der bisher der genannten Gesellschaft gehörende und den Verkehr zwischen Harle und der Insel Wangerooge vermittelnde Dampfer „Nordfriesland" vom oldenburgischen Staate käuflich erworben worden, und wird daher vom 1. Jänner ab der Betrieb für Rechnung des oldenburgischen Staates geführt.

— (Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine.) Dieses Verzeichniss, giltig vom 1. Juni ab, sowie der I. Nachtrag zu demselben, giltig vom 15. Juni ab, ist an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen zur Vertheilung gelangt. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Jahre 1896 ausgegebene Verzeichniss nebst Nachträgen aufgehoben.

— (Arithmetisches Fahrschein-Verzeichniss.) Zu dem arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse ist der I. Nachtrag — giltig vom 15. Juni ab — erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Sistirung der Güteraufnahme.

Im Verkehre nach Vorarlberg, Bayern, dem übrigen Süddeutschland, nach der Schweiz und Frankreich ist die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.E.B. und in Wien K.F.J.B. über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bis auf Weiteres eingestellt. Die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.F.J.B. über Pilsen und Eger bleibt dagegen aufrecht.

Die in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. für Bestimmungen über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bereits aufgenommenen Eilgüter werden bis auf Weiteres über die Hilfsroute Gmünd—Budweis—Linz zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über die Hilfsroute der Bestimmungsstation zugeführt.

Die bereits aufgenommenen Frachtgüter stehen den Parteien zur Verfügung.

Approvisionirungsgüter, wie Milch, Butter, Eier etc., sowie lebende und todte Thiere werden in der Strecke Prinzersdorf—Wien I. unbeschränkt, in der Strecke Atzenbrugg—St. Pölten nur insoweit, als die Beförderung mit den Personenzügen möglich ist, aufgenommen. Ebenso werden die leeren Milchgeschirre nach den obgenannten Strecken rückbefördert.

Eingestellt ist die Eil- und Frachtgüteraufnahme für folgende Strecken:

St. Pölten—Amstetten,
Kleinmünchen—Asten,
Vöcklabruck—Salzburg,
Vöcklabruck—Kammer,
St. Pölten—Herzogenburg—Tulln,
Wilhelmsburg—Hainfeld,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Steyr—Kl.-Reifling,
Steinach-Irdning—Traunkirchen,
Engelhof—Gmunden Seebahnhof,
Wels—Unterrohr,
Neumarkt-Kalham—Simbach,
Steindorf—Braunau,
Donauuferbahn, bezw. Nussdorf—Kl.-Schwechat—Penzing,
Ried—Aurolzmünster,
Budweis—Wessely,
Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein,
Kl.-Reifling—Selzthal.

Wien, am 3. August 1897. [531]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Theilweise Sistirung der Güteraufnahme.

Im Verkehre nach Vorarlberg, Bayern, dem übrigen Deutschland, nach der Schweiz und Frankreich ist die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bis auf Weiteres eingestellt.

Die Aufgabe von Eil- und Frachtgütern in Wien K.F.J.B. über Pilsen und Eger bleibt dagegen aufrecht.

Die in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. für Bestimmungen über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bereits aufgenommenen Eilgüter werden bis auf Weiteres über die Hilfsroute Gmünd—Budweis—Linz zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über die Hilfsroute der Bestimmungsstation zugeführt.

Die bereits aufgenommenen Frachtgüter stehen den Parteien zur Verfügung.

Approvisionirungsgüter, wie Milch, Butter, Eier etc., sowie lebende und todte Thiere werden in der Strecke Prinzersdorf—Wien I. unbeschränkt, in der Strecke Atzenbrugg—St. Pölten nur insoweit, als die Beförderung mit den Personenzügen möglich ist, aufgenommen, ebenso werden die leeren Milchgeschirre nach den obgenannten Strecken rückbefördert.

Eingestellt ist die Eil- und Frachtgüteraufnahme für folgende Strecken:

St. Pölten—Amstetten,
Kleinmünchen—Asten,
Vöcklabruck—Salzburg,
Vöcklabruck—Kammer,
Herzogenburg—Tulln,
Wilhelmsburg—Hainfeld,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Steyr—Klein-Reifling,
Steinach-Irdning—Traunkirchen,
Engelhof—Gmunden Seebahnhof,
Wels—Unterrohr,
Neumarkt-Kalham—Simbach,
Steindorf—Braunau,
Donauuferbahn, bezw. Nussdorf—Kl.-Schwechat—Penzing,
Ried—Aurolzmünster,
Budweis—Wessely,
Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein,
Klein-Reifling—Selzthal,
Bodenbach—Teplitz-Waldthor.

Wien, am 4. August 1897. [532]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Sistirung des Personenverkehres.

Nachdem auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Verkehr über St. Pölten, Salzburg, Arlberg und Simbach unmöglich ist, können Reisende nach Süddeutschland, dem Rhein und weiter nur die Staatsbahnrouten ab Wien K.F.J.B. via Pilsen, Eger, Eisenstein und Furth a./W., oder via Budweis, Linz, Passau, auf welchen Routen günstige Verbindungen bestehen, wählen.

Reisende, welche sich bereits im Besitze von via Salzburg, Simbach und Passau lautenden Fahrtausweisen befinden, können diese Routen ohne Aufzahlung benützen.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten:

St. Pölten—Melk in beschränktem Masse,
Krummnussbaum—Amstetten in beschränktem Masse,
Asten—Salzburg.

Der Personenverkehr ist gänzlich eingestellt:

Melk—Krummnussbaum,
Tulln—Atzenbrugg,
Wilhelmsburg—Kreisbach,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Kl.-Reifling—Selzthal,
Hieflau—Eisenerz,
Ried—Simbach,
Ried—Aurolzmünster,
Steindorf—Braunau,
Vöcklabruck—Kammer,
Kainisch—Traunkirchen,
Kremsmünster—Unterrohr,
Lambach—Gmunden,
Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein.

Wien, am 3. August 1897. [533]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Sistirung des Personenverkehres.

Nachdem auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Verkehr über St. Pölten, Salzburg, Arlberg und Simbach unmöglich ist, können Reisende nach Süddeutschland, dem Rhein und weiter nur die Staatsbahnrouten ab Wien K.F.J.B. via Pilsen, Eger, Eisenstein und Furth a. W., oder via Budweis, Linz, Passau, auf welchen Routen günstige Verbindungen bestehen, wählen. Reisende, welche sich bereits im Besitze von via Salzburg, Simbach und Passau lautenden Fahrtausweisen befinden, können diese Routen ohne Aufzahlung benützen.

Personenverkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten:

St. Pölten—Vöcklabruck in beschränktem Masse,
St. Pölten—Leobersdorf in beschränktem Masse,
Bodenbach—Teplitz-Waldthor.

Personenverkehr gänzlich eingestellt:

Vöcklabruck—Salzburg,
Tulln—Atzenbrugg,
Scheibmühl—Kernhof,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Kl.—Reifling—Selzthal,
Hieflau—Eisenerz,
Ried—Simbach,
Ried—Aurolzmünster,
Steindorf—Braunau,
Vöcklabruck—Kammer,
Kainisch—Traunkirchen,
Kremsmünster—Unterrohr,
Lambach—Gmunden,
Waidhofen a. Y.—Gr.-Hollenstein.

Während der Verkehrsunterbrechungen werden Auskünfte an die Parteien im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I. Johannesgasse 29, und im commerziellen Bureau der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse, Administrationsgebäude, Mezzanin, von 8 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, sowie jederzeit auch von den Vorständen der k. k. Bahnbetriebsämter Wien Westbahnhof und Wien Kaiser Franz-Josef-Bahnhof ertheilt.

Wien, am 4. August 1897. [534]

Mühlkreisbahn.

Theilweise Einstellung des Verkehres.

Wegen Hochwassers wurde mit dem 1. August 1897 der Verkehr auf der Strecke Urfahr—Ottensheim eingestellt, und bleibt derselbe bis auf Weiteres nur zwischen Ottensheim und Aigen aufrecht.

Urfahr, am 2. August 1897. [535]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Der Gesammtverkehr in der Strecke Röhrsdorf—Zwickau wurde am 2. August 1897 Abends und der Verkehr in den Strecken Tetschen—Bensen—Böhm.-Leipa, sowie Bensen—Böhm.-Kamnitz—Steinschönau am 4. August 1897 Vormittags wieder unbeschränkt aufgenommen.

Prag, am 3. August 1897. [536]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

In Folge der durch die Elementarschäden eingetretenen Verkehrsunterbrechungen sah sich die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn gezwungen, für Sendungen via Bodenbach und Tetschen und umgekehrt vom Tage der Aufnahme des Verkehres über die Hilfsrouten ab bis auf Weiteres eine Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen von fünf Tagen bei Frachtgütern und zwei Tagen bei Eilgütern vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums festzusetzen.

Prag, am 3. August 1897. [537]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in dem vom 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und in den dazugehörigen Nachträgen enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Jägerndorf und Ziegenhals der Mährisch-schlesischen Centralbahn treten am 15. September 1897 ausser Kraft; an Stelle der aufgehobenen Frachtsätze treten im Verkehre mit den oberwähnten Stationen im Rahmen des Oesterreichisch-Ungarischen, bezw. Westungarisch-Oesterreichischen Verbandes am 1. September 1897 neue Frachtsätze in Wirksamkeit.

Sofern diese theuerer sind, als die im Tarife, Theil II, Heft 2, des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze, können letztere bis 15. September 1897 noch in Anspruch genommen werden.

Budapest, am 31. Juli 1897. [538]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Aenderung des Wortlautes der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 2 B.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1897 erhalten die Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 2 B in dem vom 1. September 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr, Seite 55, folgende neue Fassung:

„Ausnahmetarif 2 B für die Beförderung von Gütern aller Art einschliesslich der in der Güterclassification auf Umexpedition in der Grenzstation verwiesenen, sofern diese Frachtberechnung sich billiger stellt, als nach den allgemeinen Sätzen der Stückgut- und Wagenladungsclassen, der Special- und Ausnahmetarife.

Ausgenommen sind:

1. die nach den „Allgemeinen Tarifvorschriften“ im Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits auf Umexpedition an der Grenze verwiesenen Güter;
2. Getreide, Hülsenfrüchte, Malz aller Art und Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, ferner Eier, Wolle, Rübensamen und Zucker aller Art, für welche besondere Ausnahmetarife vorgesehen sind.

Die Frachtsätze gelten:

a) bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg;
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg;
c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg

für den Frachtbrief und Wagen nach Stolbunowo und Schmerinka, sowie nach darüber hinaus gelegenen russischen Stationen.“

Wien, am 1. August 1897. [539]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Nachtrage VI zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894, dessen Einführung mit 1. August 1897 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 79 vom 10. Juli 1897 auf Seite 1429 unter Pos. [478] publicirt erscheint, ist der folgend verzeichnete Druckfehler mit Giltigkeit ab 26. August 1897 zu berichtigen, und zwar ist auf Seite 11 dieses Nachtrages der Frachtsatz des Specialtarifes Nr. 1 in der Relation „Wien—Mislitz“ von 31·7 auf 39·7 kr. per 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 2. August 1897. [540]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Aufnahme der Station „Pilsen-Skodawerke“ in den Verbandsgütertarif.

Die am 1. April 1897 eröffnete Station Pilsen-Skodawerke wird für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. I. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik in Pilsen in den Tarif des oben bezeichneten Verbandes einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die für den Verkehr mit Pilsen bestehenden directen Frachtsätze zugrunde gelegt; ausserdem wird für alle Sendungen nach und von der Station Pilsen-Skodawerke mit Ausnahme der über Eger expedirten ein Frachtzuschlag von 0·3 kr. per 100 kg erhoben.

Wien, am 2. August 1897. [541]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme von Torfstreu und Torfmull in den Rohstofftarif.) Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Giltigkeit vom 1. August ab in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen: „7) Torfstreu und Torfmull“. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung. Die auf Grund der Bekanntmachungen vom 3. und 26. Februar eingeführte ausserordentliche Frachtermässigung für Torfstreu- und Torfmullsendungen nach Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich von der Oder bleibt daneben bis 1. September in Kraft.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr. (Nachträge 8, bezw. 7.) Am 1. August traten zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 8, bezw. 7 in Kraft, welche unter Anderem Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Berichtigungen enthalten. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lüstringen des Directionsbezirkes Hannover treten erst am 15. August, dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Station, und diejenigen für die Stationen Hollenbek, Schmilau, Ratzeburg, Kl.-Berkenthin, Sirksrade, Kastorf und Treuholz des Directionsbezirkes Altona erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Neubaustrecke Hagenow—Oldesloe in Kraft. Letzteres greift auch platz für die vorgesehenen anderweitigen ermässigten Entfernungen etc. verschiedener Altonaer Stationen. Soweit durch die anderweitigen Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarife Nr. 9 (Eisen und Stahl) des Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen Verkehres Erschwerungen gegen die bisherigen Bedingungen eintreten, behalten die letzteren noch bis 15. September Giltigkeit.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Eisenerz- etc. Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli wurden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Schneidemühl und Weissenhöhe des Directionsbezirkes Bromberg nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetriebe in Wagenladungen von mindestens 10.000 Kilogramm widerruflich eingeführt. Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Für Ziegelsteine in Wagenladungen nach Höchstadt a. A., sowie für Kalksteine in Wagenladungen nach Höchstadt a. A. wurde der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. pro 100 kg aufgelassen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit ab 1. August gelangte der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, sowie die Neuaufnahme von bayerischen Stationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1440	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, enthaltenen Stationen	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder zur Einrichtung des Kaiser-Jubiläumshauses auf dem Hochkönig bestimmt sein und mit an den Oesterreichischen Touristenclub adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. 0·2 h pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. 8 h pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist	
1441	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 21 des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Angleur und Angleur (raccordement), Stationen der Belgischen Staatsbahnen; und umgekehrt	allen im Ausnahmetarife Nr. 21 des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Wiener Bahnhöfen	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der in dem bezüglichen Tarifhefte enthaltenen Bestimmungen	Vom 10. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Verkehre mit Lüttich (Station der Belgischen Staatsbahnen) geltenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		Hiedurch wird mit gleichem Tage die im Verordnungs-Blatte Nr. 66 vom 10. Juni 1897 sub Post Nr. 1161 enthaltene Publication als gegenstandslos ausser Kraft gesetzt
1442	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, gusseiserne Röhren etc. der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Janner 1893	Königshof-Geleiseanlage	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 10. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	166 Heller	83 Heller *)	83 Heller	Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz hat nur für Sendungen, welche zum Baue der städtischen Gaswerke in Wien bestimmt sind und an die städtischen Gaswerke der Gemeinde Wien zur Beförderung gelangen, Geltung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1443	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsaure Thonerde	Libšič	Bielitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 2	Heller 256	197	59	Im Kartirungswege		
				Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.					246	191	55			
				Pečck					232	183	49			
1444	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Chamottesteine und Chamottemörtel	Nürschan (k.k.St.B.)	Mannersdorf (St.E.G.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	62 Kreuzer		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zur Vergrösserung einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sind und hiezu verwendet werden
1445	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Quarz der Pos. Qu—1 der Güterclassification	Branzaus-Pirnitz	Segen-Gottes	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	16 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen
1446	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Magnesia-Kalksteine	Mitterdorf S.B. via Grammat-Neusiedl	Bruck a./L. M.A.V. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	56 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen hat die Partei zu besorgen. Der vorstehende Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche in Mitterdorf mit directen Frachtbriefen nach den unterhalb Köbánya liegenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen aufgegeben werden
1447	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Modor-Senkvicz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II — Heft 3 vom 1. Jänner 1897	Heller 44	34	10	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien St.E.G. (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) transit				Besteht kein directer Frachtsatz	34	—			
					Stadlau				40	33	7			
					Floridsdorf				40	33	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1448	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kleie des Ausnahmetarifes 5 b im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Kleinmünchen, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mühltroff, Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 5 b giltigen Bestimmungen im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Vom 10. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	178 Pfennig		Im Kartirungswege		
1449	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes Theil I	Ó-Buda-Filatorigát	Adelsberg Cormons Divacca Dornegg-Feistritz Franzdorf Görz Küllenberg Loitsch Monfalcone Nabresina Prestranek Prosecco Rakek Rubbia-Savogna Sagrado Sessana St. Peter	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	250 245 234 231 274 218 235 275 214 210 246 218 256 218 218 226 242 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. **Wien, 7. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Eisenbahnministeriums Z. 9556/I vom 16. Juli 1897,*) womit eine Vorschrift über die Uniformirung
a) der Beamten und Beamtenaspiranten,
b) der Unterbeamten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter), sowie
c) der Diener
der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 14. Juni 1897 wird die nachstehende Vorschrift über die Uniformirung
a) der Beamten und Beamtenaspiranten,
b) der Unterbeamten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter), sowie
c) der Diener
der Staats- und Privateisenbahnen erlassen.

Demgemäss treten für die ad a), b) und c) bezeichneten Bediensteten nach Massgabe dieser Vorschrift die Bestimmungen der zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 29. August 1891 mit Verordnung des Handelsministeriums vom 30. September 1891, R.-G.-Bl. Nr. 149, kundgemachten bisherigen Uniformirungsvorschrift ausser Kraft.

Guttenberg m. p.

Vorschrift über die Uniform
a) der Beamten und Beamtenaspiranten,
b) der Unterbeamten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter),
sowie
c) der Diener der Staats- und Privateisenbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Den Beamten und Beamtenaspiranten, den Unterbeamten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertretern), sowie den Dienern der Staats- und Privateisenbahnen ist in und ausser dem Dienste, insbesondere bei feierlichen Gelegenheiten und dienstlichen Vorstellungen, das Tragen eines Ehrenkleides, einer Uniform gestattet.

Insofern dieselben mit dem Publicum im ausübenden Dienste in Berührung kommen, sind sie im Dienste zum Tragen der Uniform verpflichtet.

*) Enthalten in dem am 1. August 1897 ausgegebenen LXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 176.

§ 2.

Die Uniform der Beamten ist nach acht, die Uniform der Unterbeamten nach drei Uniformclassen, die Uniform der Beamtenaspiranten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter) nach je einer Uniformclasse und die Uniform der Diener endlich nach vier Uniformclassen festgesetzt.

Für die ersten fünf Uniformclassen der Beamten wird nebst der vorgeschriebenen Dienstuniform zum Gebrauche bei feierlichen Gelegenheiten und dienstlichen Vorstellungen noch eine besondere Galauniform eingeführt.

Die Beamten der sechsten bis achten Uniformclasse erscheinen in Gala mit dem für die Dienstuniform vorgeschriebenen zugeknöpften Rocke und zugehörigen Beinkleide, sowie mit Hut und Degen.

Ausserdem darf der Hut zur Dienstuniform, und zwar von den Beamten aller Uniformclassen, bei öffentlichen Anlässen getragen werden; zum gewöhnlichen Gebrauche jedoch ist die Kappe zu verwenden.

Der Degen wird bei der gewöhnlichen Ausübung des executiven Eisenbahndienstes, feierliche Empfänge ausgenommen, sowie beim internen Bureaudienste nicht getragen.

Die bei feierlichen Anlässen zur Führung, beziehungsweise Begleitung des betreffenden Zuges bestimmten Beamten sind nach Beendigung des eventuellen Empfanges für die Dauer der Fahrt selbst von dem Tragen des Degens auch in Galauniform entbunden.

Allen Bediensteten der Staats- und Privateisenbahnen ist im Winter und bei Regenwetter im gewöhnlichen Dienste, sowie ausser Dienst gestattet, über den Beinkleidern bis an die Knie reichende Stiefel zu tragen. Bei feierlichen Anlässen und dienstlichen Vorstellungen ist das Tragen der Stiefel über den Beinkleidern jedoch verboten.

§ 3.

Auf den Uniformknöpfen der bei den Staatseisenbahnen angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener ist der kaiserliche Doppeladler geprägt (Adlerknöpfe).

Ebenso ist auf dem Mittelschilde der Hutrose für diese Beamten ein Doppeladler gestickt.

Auf den Uniformknöpfen, Hut- und Kappenrosen für die bei den Privateisenbahnen angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener wird das Merkmal der Firma der betreffenden Unternehmung angebracht, dessen Bestimmung der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Die Einreihung der bei den Staatseisenbahnen angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener in die betreffenden Uniformclassen bestimmt der Eisenbahnminister.

Die analoge Einreihung der bei den Privateisenbahnen angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener erfolgt über Vorschlag der betreffenden Verwaltung durch das k. k. Eisenbahnministerium.

§ 4.

Spätestens binnen drei Jahren, vom Tage der Kundmachung dieser Vorschrift an gerechnet, haben diejenigen Beamten, auf welche dieselbe Anwendung findet, und welche im executiven Dienste verwendet werden, mit der der neuen Vorschrift entsprechend geänderten Uniform versehen zu sein.

Nach Ablauf dieser Frist ist den Beamten das Tragen von der älteren Vorschrift entsprechenden Uniformen nicht mehr gestattet.

In Ansehung der Seitens der Bahnverwaltungen von Diensteswegen mit Uniformen betheilten Unterbeamten und Diener hat der Uebergang zur neuen Uniformirung allmälig nach Massgabe des Ablaufens der instructionsgemässen Tragdauer jener Uniformen, mit welchen sie im Zeitpunkte der Kundmachung dieser Vorschrift betheilt sind, und zwar dergestalt stattzufinden, dass ein gleichzeitiges Tragen von Uniformstücken der älteren und solchen der neuen Vorschrift bei ein und demselben Bediensteten thunlichst vermieden bleibt.

Neue Privat-Eisenbahnunternehmungen, welche nach § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes der Bahn ansuchen, haben wie bisher der betreffenden Commission, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn zu erheben hat, den Nachweis zu liefern, dass die Einreihung der Bediensteten in die einzelnen Uniformclassen vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt worden und das Personale mit der vorgeschriebenen Uniform versehen sei.

§ 5.

Der Gruss ist in Uniform nach militärischer Art durch Erheben der rechten Hand und Berühren des unteren Randes des Hutes, beziehungsweise des Kappenschirmes zu leisten.

Bezüglich des Tragens von Trauerabzeichen in Uniform gelten auch für die bei den Staats- und Privateisenbahnen angestellten Beamten die für die k. k. Staatsbeamten bestehenden Vorschriften.

II. Beschreibung der Uniform der Beamten.

A. Galauniform.

§ 6.

Der Uniformrock (Fig. 1)*) ist für alle Classen, für welche eine besondere Galauniform vorgeschrieben ist, von feinem, dunkelblauem (franzblauem) Tuche mit Stehkragen und Aufschlägen aus schwarzem Sammt und Futter aus schwarzem, glattem Seidenstoffe.

Der Stehkragen, mit Vollaufschlag aus schwarzem Sammt bedeckt, ist mit dunkelblauem Tuche gefüttert und hat eine einfache Einlage aus Steifleinwand, wodurch er in seiner Form, jedoch weich erhalten wird.

Die Höhe desselben ist für alle Classen gleichmässig 4 cm, und ist der Kragen vorne in der Diagonale von 1·3 cm mässig abgerundet.

Der Oberleib reicht bis an die Hüften und wird mit zwei Knopfreihen, jede mit sieben vergoldeten Knöpfen (Fig. 8), geschlossen. Der oberste Knopf ist 1·3 cm vom Kragenansatze entfernt, der unterste an der Taillennaht derart angesetzt, dass bei zugeknöpftem Rocke die beiden obersten Knöpfe 10·5 cm, die beiden untersten 9·5 cm von einander abstehen. Die Schösse sind an den vorderen Enden abgerundet und reichen bei natürlich herabhängenden Armen in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers. Dieselben liegen vorne in der Breite der beiden Knopfreihen und rückwärts in der unteren Breite des Rückentheiles über einander.

In der Linie der beiden Rückennähte ist in beiden Schössen je eine senkrechte Falte gelegt und dort, wo diese Falten mit den Rückennähten zusammenstossen, je

*) Die einzelnen Uniformstücke sind in dem am 1. August 1897 ausgegebenen LXXI. Stück des Reichsgesetzblattes bildlich dargestellt.

ein grosser Knopf angesetzt. Von diesen Tailleknöpfen herab ist in beiden Schossfalten je eine Tasche eingeschnitten und mit doppelt ausgeschweiften, mit je zwei weiteren Knöpfen versehenen Patten bedeckt.

Die Aermel sind beim Handgelenke beiläufig 10·5 cm lang geschlitzt und mit einem 6·5 cm breiten Aufschlage aus schwarzem Sammt besetzt, dessen obere Ecke mässig abgerundet ist.

Der Schlitz wird mit einem am unteren Aermeltheile angebrachten kleinen Knopfe (Fig. 9) und mit dem im oberen Aermeltheile befindlichen Knopfloch geschlossen. Längs der Ränder des Rockes, dann an der Naht des Kragens und am oberen Rande des Aermelaufschlages läuft ein Vorstoss (Passepoil) von orangegelbem Tuche.

Auf den Knöpfen sind die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn geprägt.

§ 7.

Das Galabeinkleid ist für diejenigen Classen, für welche eine besondere Galauniform vorgeschrieben ist, aus demselben dunkelblauen, feinen Tuche, wie der Uniformrock.

§ 8.

Die Distinctionszeichen auf der Galauniform (Fig. 5—7, 14 und 15) bestehen für die Beamten sowohl der Staats- als auch der Privateisenbahnen in Rosetten auf dem Kragen, dann in Goldborden auf dem Kragen und den Aermelaufschlägen, sowie auf der äusseren Seitennaht der Beinkleider, und zwar sind ausgestattet:

a) die fünfte Uniformclasse mit einer 3·3 cm breiten Goldborde und einer silbernen Rosette am Kragen, einer 3·3 cm breiten Borde am Aermelaufschlage und einer 2·6 cm breiten Borde an der äusseren Seitennaht des Beinkleides;
b) die vierte Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die fünfte Uniformclasse und zwei silbernen Rosetten am Kragen;
c) die dritte Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die vierte und fünfte Uniformclasse und drei silbernen Rosetten am Kragen;
d) die zweite Uniformclasse mit einer 3·3 cm breiten Borde und einer silbernen Rosette am Kragen, einer 5·3 cm breiten Borde am Aermelaufschlage und je zwei 2·6 cm breiten, durch einen orangelben Vorstoss (Passepoil) getrennten Borden an der äusseren Seitennaht des Beinkleides;
e) die erste Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die zweite Uniformclasse und zwei silbernen Rosetten am Kragen.

Die Rosetten haben 1·7 cm im Durchmesser, sind in Silber gestickt oder aus Silber gepresst.

Neben den Rosetten befindet sich beiderseits am Kragen des Uniformrockes aller fünf Uniformclassen ein in Silber gesticktes, einseitiges Flugrad.

§ 9.

Der Hut (Fig. 16—22) von schwarzem Filze ist mit einem schwarzen, gewässerten Seidenbande an den Rändern eingefasst und rechts mit einer schwarzen Cocarde versehen.

Die mit einem in Gold gestickten geflügelten Rade an der rechten Seite befestigte Hutschlinge wird bei der ersten bis fünften Uniformclasse von sechs Reihen goldener Bouillons, deren zwei mittlere verflochten sind, in der sechsten bis achten Uniformclasse dagegen von einer Goldborde gebildet. In den beiden Hutecken liegen Rosen von goldenen Bouillons, mit einem Mittelschilde aus orangegelbem Sammt, worauf die Erkennungsmerkmale der Bahn in Gold gestickt sind.

§ 10.

Als Seitengewehr dient ein Degen, dessen Gefäss und Scheidenmontirung aus vergoldetem Metalle nach Muster (Fig. 27—29) hergestellt ist.

Der Degen, dessen Stahlklinge 65 cm und dessen Gefäss 15 cm in der Länge misst, wird an einer Hängkuppel getragen, welche unterhalb des Uniformrockes, beziehungsweise der Weste derart um den Leib zu schnallen ist, dass der vordere Tragriemen längs des linken Oberschenkels herabhängt.

Die Degenkuppel besteht aus dem Leibriemen aus braunem Blankleder, den beiden Tragriemen aus rothem Saffianleder und deren Schnallenstücken.

Von den Tragriemen ist der vordere 29 cm, der hintere 46 cm lang, beide sind 2·8 cm breit und an ihrer Aussenseite mit einer 2·3 cm breiten goldenen, in der Mitte mit einem schwarzen Faden durchwirkten Borde besetzt und an ihrem Ende, wo sich die Schnallenstücke behufs Befestigung des Degens befinden, zugespitzt.

An der Kuppel ist eine 13 cm lange Kette sammt Haken zum Höherhängen des Degens angebracht.

§ 11.

Der Paletot (Fig. 4) ist aus dunkelblauem (franzblauem), schwerem oder leichterem Tuche oder Lodenstoffe, ohne Passepoil, mit einer mit Schlingen oder Knöpfen zu befestigenden Kapuze und einem liegenden Kragen von schwarzem Sammt.

Auf der Aussenseite des umgeschlagenen Theiles des Kragens ist am vorderen Rande in der Mitte je ein Paroli aus orangegelbem Tuche mit einem kleinen vergoldeten Knopfe am oberen Ende dieser Parolis angebracht.

Der Paletot ist so lang zu machen, dass der Körper vom Halse bis 10—12 cm unterhalb der Kniescheibe vollkommen bedeckt wird, und ist mit zwei Reihen vergoldeter Knöpfe zu 6 Stück zu versehen. In der Hüftenhöhe befindet sich eine 6 cm breite, 37 cm lange und mit zwei vergoldeten Knöpfen und zwei Knopflöchern versehene Spange.

An der linken Brustseite ist von innen eine offene und in der Höhe der Schlussspange sind zwei mit Patten bedeckte Taschen angebracht.

Auf sämmtlichen Knöpfen sind die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn geprägt.

Auf den beiderseitigen Achseln ist, 5 cm von der oberen Aermelnaht entfernt, eine aus einer 1·5 cm breiten Goldborde bestehende, mit einem orangegelben Vorstoss (Passepoil) versehene Querspange zum Durchziehen und Niederhalten der weiter unten, im § 14, beschriebenen Achselklappen aufgenäht.

§ 12.

Die Cravate ist aus schwarzem, glattem Seidenstoffe mit einem Vorstosse aus weisser Leinwand.

§ 13.

Die Handschuhe sind aus weissem Waschleder.

B. Dienstesuniform.

§ 14.

Der Rock (Fig. 2 und 2 a) ist aus feinem, dunkelblauem (franzblauem) Tuche mit Futter aus glattem, schwarzem Seiden- oder Schafwollstoffe. Die beiden Brust-(Vorder-)Theile des Rockes liegen in der Mitte der Brust über einander und bilden zwei oben in eine Spitze zulaufende Revers. Sie haben je eine Reihe von sieben gleichweit von einander entfernten vergoldeten Metallknöpfen mit dem Erkennungsmerkmal der Bahn. Der oberste Knopf ist 3 cm unter dem Kragenansatze und 12 cm vom Reversrande, der untere 9 cm vom Reversrande angesetzt. Im Futter des linken Brusttheiles ist eine 15 cm breite Tasche eingesetzt.

Die Rockschösse reichen, bei natürlich herabhängenden Armen, in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers und sind nach unten erweitert, und zwar vorne in der Breite der Reverstheile, rückwärts in der unteren Breite des Rückentheiles über einander liegend.

Am rückwärtigen Theile der beiden Rockschösse befindet sich in der Linie der beiden Rückennähte je eine senkrechte Falte und in dieser eine Tasche, welche mit einer dreizackigen, beziehungsweise doppelt geschweiften Patte bedeckt ist.

Diese Patten sind mit je drei vergoldeten Knöpfen besetzt, deren je einer am oberen und unteren Ende und einer in der Mitte der Patte anzubringen ist.

Die Aermel, nicht geschlitzt, sind mit einem 9 cm breiten Aufschlage aus dem gleichen Tuche besetzt. Längs der Naht zwischen dem Aermel und dem Aufschlage läuft ein Passepoil von orangegelbem Tuche. An den Aufschlägen ist längs der rückwärtigen Naht unmittelbar oberhalb und unterhalb des orangegelben Passepoils je ein kleiner vergoldeter Knopf anzubringen.

Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, dass er, umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen, rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 cm hat.

Als Distinctionszeichen befinden sich auf beiden Achseln des Rockes Achselklappen (Fig. 10—12), welche vom Rockkragenende bis über die obere Aermelnaht reichen, jedoch mit dem Uniformrock nicht fest verbunden sind.

Dieselben, rechtwinkelig und am oberen Ende flach zugespitzt, sind je nach der Schulterbreite 12—16 cm lang und

für die 1. und 2. Uniformclasse	. . . .	6·10 cm
„ „ 3. bis 5. „	. . . .	3·90 „
und für die 6. bis 8. Uniformclasse	. . .	4·60 „

breit.

Die Klappen sind am unteren Theile mit orangegelbem Tuche ganz und am oberen Theile mit demselben soweit überlegt, dass sämmtliche Kanten einen 1·5 mm breiten orangegelben Vorstoss bilden.

Die obere Seite der Achselklappe ist mit schwarzem Sammt bis zum orangegelben 1·5 mm breiten Vorstosse bedeckt.

Bei der 6. bis 8. Uniformclasse sind die Sammtaufschläge am Rande von einem 5 mm breiten Goldbördchen eingefasst,

bei der 5. bis 3. Uniformclasse von einer 3·3 cm breiten Goldborde, gleich denjenigen auf dem Aermelaufschlage des Galauniformrockes dieser Uniformclassen, und

bei der 2. und 1. Uniformclasse von zwei je 2·6 cm breiten, parallel mit einem Zwischenraume von 3·00 mm aufgenähten Goldborden, gleich denjenigen auf dem Galabeinkleide dieser Uniformclassen

dergestalt bedeckt, dass der schwarze Sammtaufschlag zwischem dem orangegelben Vorstoss und der Goldborde in einer Breite von 1·5 mm sichtbar wird.

In der Mitte des oberen zugespitzten Endes befindet sich ein kleiner vergoldeter Knopf, auf dem das Erkennungsmerkmal der betreffenden Bahn geprägt ist.

Am entgegengesetzten, äusseren Ende sind zur Bezeichnung des Rangsunterschiedes der einzelnen Uniformclassen angebracht:

bei der 8. Uniformclasse	1	goldene	Rosette,
„ „ 7. „	2	„	Rosetten,
„ „ 6. „	3	„	„
„ „ 5. „	1	silberne	Rosette,
„ „ 4. „	2	„	Rosetten,
„ „ 3. „	3	„	„
„ „ 2. „	1	„	Rosette,
„ „ 1. „	2	„	Rosetten.

Die Rosetten der 1. und 2. Uniformclassen haben einen Durchmesser von 25 mm, diejenigen der übrigen Uniformclassen einen solchen von 15 mm.

Zur Befestigung der Achselklappe auf dem Uniformrocke läuft auf der Unterseite der ersteren von ihrem äusseren, der Aermelnaht zugekehrten Ende aus eine schmale, in einer Entfernung von 1 cm vom Ende der Klappe aufzunähende Zunge aus Tuch oder Leder, welche zunächst durch eine kleine, am Rocke unmittelbar oberhalb der oberen Aermelnaht angebrachte Schlinge vom Stoffe des Rockes durchgezogen und sodann in einen auf der Unterseite der Klappe gegen das obere Ende derselben angebrachten kleinen Knopf eingeknöpft wird. Die auf solche Weise in die erwähnte Rockschlinge eingehängte Achselklappe wird sodann durch eine Querspange (Fig. 13), welche aus einem 15 mm breiten und der Klappenbreite entsprechend langen, mit einem Vorstosse (Passepoil) von orangegelbem Tuche versehenen Goldbördchen besteht und auf der Achsel des Uniformrockes, 5 cm von der oberen Aermelnaht entfernt, mit beiden Enden festgenäht ist, durchzogen und niedergehalten und schliesslich mittelst eines auf ihrer Unterseite am oberen zugespitzten Ende befindlichen, 25 mm langen Männchenhaftels in eine am Rocke unterhalb des Kragenrandes angebrachte dunkelblaue Schlinge eingehängt.

§ 15.

Das Beinkleid, für alle Classen gleich, ist aus dunkelblaugrauem Tuche, an den äusseren Längsnähten mit einem Vorstosse aus gleichem Tuche.

Im Sommer kann das Beinkleid aus segeltuchfarbigem Schafwollstoff oder aus weissem oder ungebleichtem einfarbigen Waschstoffe getragen werden.

§ 16.

Die Kappe (Fig. 23—25 und 23 a—25 a) ist für die Beamten aller Classen völlig gleich und rücksichtlich des Schnittes und der Form den Kappen der Staatsbeamten nachgebildet.

Dieselbe ist aus dunkelblauem (franzblauem), feinem Tuche zu erzeugen und mit einem 45 mm breiten, schräg nach abwärts gebogenen Schirm aus Lackleder, sowie mit einem 25 mm breiten Sturmbande zu versehen.

Die Kappe ist vorne 100 mm, rückwärts 130 mm hoch und am unteren Rande mit einer 5 mm dicken,

mit schwarzen Seidenfäden durchwebten Goldschnur eingefasst. Das Sturmband ist mit einer vergoldeten Stegschnalle versehen und wird von zwei kleinen, mit dem Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn versehenen vergoldeten Knöpfen ober dem Schirmrande festgehalten.

In der Mitte der Stirnseite der Kappe ist bei den Beamten der Staatsbahnen ein goldgesticktes, mit der Kaiserkrone geziertes, doppelseitiges Flugrad angebracht.

In der Mitte der Stirnseite der Kappen der Privatbahnbeamten ist ein kleines doppelseitiges Flugrad, jedoch ohne Krone, aus goldgelbem Metall angebracht, welches durch eine Schlinge aus schwarzdurchwebter Goldschnur mit einer am oberen Kappenrande anzubringenden Rosette aus Goldbouillons verbunden ist, deren mit orangegelbem Tuche bedecktes Mittelfeld die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn in Goldstickerei zeigt.

Der verkehrsdienstthuende Beamte hat dieselbe Kappe, jedoch statt aus blauem aus rothem Tuche zu tragen.

§ 17.

Die Weste besteht aus feinem, dunkelblauem (franzblauem) Tuche, der Rückentheil aus schwarzem Canevas, ist vorne vom Halse herab gegen die Brust 2—4 cm tief ausgeschnitten und wird mit acht am vorderen Rande des rechtsseitigen Brusttheiles angebrachten, kleinen vergoldeten Metallknöpfen (mit der gleichen Prägung wie die Knöpfe auf dem Rocke) geschlossen. Beide Brusttheile sind an der vorderen unteren Ecke schräg abgestutzt und an der Aussenseite mit je einer wagrechten Tasche versehen, deren Mündung mit einer 2 cm breiten Tuchleiste besetzt ist. Der Rückentheil ist in der Mitte 7 cm lang geschlitzt und mit einer Taillenspange und Schnalle versehen.

Im Sommer ist das Tragen weisser Westen mit gleichen Knöpfen und gleichen Schnittes gestattet.

§ 18.

Der Paletot ist wie bei der Galauniform, und sind auf demselben stets die im § 14 beschriebenen, auf den Achseln des Paletots in gleicher Weise wie auf dem Rocke zu befestigenden Achselklappen zu tragen.

§ 19.

Die Halsschleife, aus schwarzem Seidenstoffe, 2·2 cm breit, 77—80 cm lang, an beiden Enden mit rechtwinkeliger Spitze, wird vorne in einen Knopf mit zwei kurzen Schleifen und Enden gebunden.

§ 20.

Das Hemd ist aus weissem Stoffe.

§ 21.

Der Degen ist wie bei der Galauniform.

§ 22.

Jenen Beamten, welche den Dienst bei den Zügen auszuüben haben, ist auf die Dauer dieser Dienstleistung und mit Ausnahme feierlicher Gelegenheiten das Tragen schwarzer Handschuhe zur Dienstesuniform gestattet.

§ 23.

Jeder Eisenbahnverwaltung steht frei, zu bestimmen, in welchen Stationen von geringerer Bedeutung, dann bei welchen Dienstverrichtungen überhaupt statt des Dienstuniformrockes (§ 14) eine Jacke (Sacco, Fig. 3) getragen werden darf.

Dieselbe ist aus dunkelblauem (franzblauem), feinem Tuche mit Umlegkragen aus gleichem Tuche, dem Körper bequem anliegend, bei natürlich herabhängenden Armen um circa 7 cm über den Rand der Aermelmündung hinausragend.

Die Jacke ist mit zwei Reihen von je fünf gleichweit von einander entfernten, vergoldeten Metallknöpfen (gleich den auf der Uniform angebrachten) versehen. Die beiden obersten Knöpfe sind 3 cm unter dem Kragenansatze, und die beiden untersten circa 20 cm ober dem unteren Rande der Jacke derart angesetzt, dass, wenn die Jacke zugeknöpft ist, die beiden Knopfreihen circa 10—12 cm von einander entfernt sind.

An jedem Vordertheile der Jacke ist an der Aussenseite 18 cm vom Vorderande und 20—22 cm vom Unterrande entfernt eine wagrechte, mit einer 7 cm breiten Patte bedeckte Tasche eingesetzt.

Der Rückentheil der Jacke ist aus zwei Stücken zusammengesetzt und unten an der mittleren Naht 8 bis 10 cm geschlitzt. An der Futterseite des linken Brusttheiles ist eine 13 cm breite Brusttasche eingesetzt. Die Aermel sind beim Handgelenke nicht geschlitzt und mit einem 9 cm breiten Aufschlage besetzt. Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, dass er, umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 cm hat.

Die Distinctionen auf der Jacke sind dieselben wie auf dem Dienstuniformrock.

Hut und Degen dürfen zu dieser Jacke nicht getragen werden.

III. Beschreibung der Uniform der Aspiranten.

§ 24.

Die Uniform, inclusive der Jacke ist für die Aspiranten vollkommen gleich jener der achten Uniformclasse der Beamten, mit der Ausnahme, dass auf der Achselklappe die Distinction mittelst Rosetten entfällt.

IV. Beschreibung der Uniform der Unterbeamten.

§ 25.

Der Uniformrock ist gleich dem für Beamte der sechsten bis achten Uniformclasse vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, dass das 5 mm breite Einfassungsbördchen und die Rosetten auf der Achselklappe, sowie die Querspange zum Niederhalten der letzteren aus versilbertem, weissem Metalle hergestellt, ferner die Knöpfe nicht vergoldet, sondern aus versilbertem, weissem Metalle, endlich, dass die Achselklappen nicht mit schwarzsammtenen Aufschlägen, sondern mit solchen aus dunkelblauem Uniformtuche bedeckt sind.

Die Unterbeamten in der dritten Uniformclasse haben eine Rosette, in der zweiten Uniformclasse zwei, und in der ersten Uniformclasse drei Rosetten auf der Achselklappe.

Die Achselklappen der in der ersten Gehaltskategorie der Unterbeamten stehenden Werkmeister der Staatseisenbahnen sind mit einem zweiten, gleich breiten Bördchen aus versilbertem, weissem Metalle ausgezeichnet (Fig. 12 a).

§ 26.

Die Jacke ist gleich der für Beamte vorgeschriebenen. Die Distinctionen und Knöpfe auf derselben sind jedoch dieselben wie auf dem Uniformrocke der Unterbeamten.

§ 27.

Das Beinkleid ist aus dunkelblaugrauem Tuche, an den äusseren Längsnähten mit einem Vorstoss aus gleichem Tuche. Im Sommer kann dasselbe auch aus segeltuchfarbigem Schafwollstoffe oder aus weissem oder ungebleichtem einfarbigen Waschstoffe getragen werden.

§ 28.

Statt des für Beamte vorgeschriebenen Hutes wird auch in Gala von den Unterbeamten eine Kappe gleich der für Beamte mit dem Unterschiede getragen, dass die mit orangegelben Seidenfäden durchwebte Einfassungsschnur, dann bei dem Personale der Staatseisenbahnen das mit der Kaiserkrone gezierte geflügelte Rad, bei dem Personale der Privateisenbahnen die Rosette, die Schlinge und das kleine Flügelrad nicht aus Gold, sondern aus versilbertem, weissem Metall sind.

§ 29.

Ein Degen wird von den Unterbeamten nicht getragen.

§ 30.

Der Paletot ist wie für die Beamten, mit dem Unterschiede, dass die Knöpfe nicht vergoldet, sondern aus versilbertem, weissem Metalle und die Achselklappen, sowie die Querspangen zu denselben wie auf dem Uniformrock der Unterbeamten sind.

Weste, Halsschleife, Hemd und Handschuhe sind wie bei der Dienstuniform der Beamten, mit dem Unterschiede, dass die Knöpfe der Weste aus versilbertem, weissem Metalle sind.

Den Unterbeamten des Zugbegleitungspersonals ist im Dienste, feierliche Anlässe ausgenommen, auch das Tragen schwarzer Handschuhe gestattet.

§ 31.

Es wird jeder Bahnverwaltung die Entscheidung überlassen, welche ihrer in die Unterbeamtenkategorie gehörenden Bediensteten statt des Uniformrockes blos die Jacke erhalten.

V. Beschreibung der Uniform der Aushilfs-Unterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter).

§ 32.

Die Uniform inclusive der Jacke für die Aushilfs-Unterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter) ist vollkommen gleich jener der Unterbeamten, mit dem Unterschiede, dass auf der Achselklappe die Rosetten entfallen.

VI. Beschreibung der Uniform der Diener.

§ 33.

Der Uniformrock, das Beinkleid und die Kappe der Diener der I., II. und III. Classe ist von kornblumenblauem Tuche nach dem Schnitte und der Form des Galauniformrockes der Beamten der ersten bis fünften Uniformclasse, dann des Beinkleides und der Kappe der Beamten (Fig. 23—26, 23 a—25 a).

Kragen und Aufschläge des Uniformrockes sind von demselben Tuche; im Leibe und in den Aermeln ist der Rock mit grauem und in den Schössen mit schwarzem Baumwoll- oder Halbwollenstoffe gefüttert.

An den Rändern des Rockes mit Inbegriff der Aufschläge und der Naht des Kragens, dann an den äusseren Seitennähten des Beinkleides läuft ein Vorstoss von orangegelbem Tuche. Auf den aus versilbertem, weissem Metalle bestehenden Uniformrockknöpfen, sowie auch auf jenen der Dienerkappen sind, wie bei der Beamtenuniform, die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn geprägt.

Für das Zugbegleitungspersonale befindet sich auf den Achseln des Uniformrockes ein Dragoner aus einer 5 mm dicken, mit orangegelben Fäden durchgewebten Schnur von versilbertem, weissem Metalle (Fig. 31), welche unten an der Achselnaht angenäht, in der Mitte der Achsel durch eine daselbst angebrachte, aus gleicher Schnur gebildete Schlinge gezogen und am oberen Ende mittelst eines kleinen Metallknopfes vorbeschriebener Art durch Einknöpfen befestigt ist.

Jeder Eisenbahn-Verwaltung steht es frei, zu bestimmen, dass die Diener der IV. Classe (Wächter) gleichfalls einen Uniformrock erhalten; derselbe ist in Schnitt und Form gleich dem für die Diener in der I., II. und III. Classe, jedoch aus gröberem Tuche angefertigt.

Insoweit die Eisenbahn-Verwaltungen die Diener der IV. Classe mit einem Uniformrock nicht betheilen, haben diese Diener statt desselben die im § 36 beschriebene Tuchblouse zu tragen.

Das Beinkleid und die Kappe für die Diener der IV. Classe sind so angefertigt, wie für die Diener der I., II. und III. Classe, jedoch aus gröberem, kornblumenblauem Tuche.

Jene Diener, welche den Verkehrsdienst unter eigener Verantwortung selbstständig ausüben, erhalten auf die Dauer dieser Verwendung den Dieneruniformrock, die Dienerblouse und die Dienerkappe aus dunkelblauem (franzblauem) Tuche, sowie Beinkleider aus dunkelblaugrauem Tuche, letztere in Schnitt und Ausstattung wie jene der Unterbeamten.

§ 34.

Die Distinctionszeichen bestehen für Diener der I., II. und III. Classe in Rosetten aus gepresstem, versilbertem, weissem Metalle auf dem Kragen des Uniformrockes, und zwar sind ausgestattet:

die I. Classe mit 3,
„ II. „ „ 2 derlei Rosetten,
„ III. „ „ 1 Rosette.

Neben diesen Rosetten befindet sich beiderseits ein einseitig geflügeltes Rad aus versilbertem, weissem Metalle (Fig. 32).

Die Uniformröcke der Diener der IV. Classe erhalten am Kragen keine Rosette, sondern lediglich das vorerwähnte geflügelte Rad (Fig. 33).

Jene Diener, welchen andere Diener mit gleichen oder höheren Bezügen und sohin mit gleichen Distinctionen unterstellt sind, haben auf die Dauer dieses Verhältnisses zur äusserlichen Kennzeichnung ihrer höheren dienstlichen Function, ausser den ihnen zukommenden Distinctionsrosetten, ein 1·3 cm breites Bördchen aus versilbertem, weissem Metall längs der Ansatznaht und der beiden vorderen Kanten des Uniformrockes, bezw. an den beiden Enden des Blousenkragens zu tragen (Fig. 34 und 35).

§ 35.

Die Kappen der Diener aller Classen haben vorne ein doppelseitig geflügeltes Rad aus versilbertem, weissem Metalle, welches bei den Dienern der Staatseisenbahnen mit einer Kaiserkrone, bei den Dienern der Privateisenbahnen in der im § 28 angegebenen Weise geziert ist; die Kappen der Diener der I., II. und III. Classe haben nebstdem am unteren Rande eine 5 mm dicke, mit

orangegelben Fäden durchwebte Schnur aus versilbertem, weissem Metalle.

§ 36.

Die Tuchblouse der Diener der I., II. und III. Classe (Fig. 30) ist von demselben kornblumenblauen Tuche wie der Uniformrock, hat einen 35 mm hohen Stehkragen, ist vorne ganz offen und reicht nahezu bis auf die Mitte des Oberschenkels. Sie ist in keinem Falle gefüttert. An der Brust befinden sich aussen zwei offene Taschen und unter denselben ebenfalls zwei offene Taschen, welche mit dreizackigen Patten überdeckt sind.

Die Aermel sind am Handgelenke geschlossen. Die Blouse wird am Kragen mit einem Haftel und im Leibe vorne mit sechs kleinen, schwarzen, auf der rechten Seite angebrachten Blechknöpfen, welche durch eine an der linken Seite befindliche Knopflochleiste verdeckt werden, geschlossen.

Im Innern befindet sich ein circa 10 mm breites schwarzes Zugband zum Schlusse an die Taille.

Auf dem Stehkragen sind beiderseits dieselben Distinctionszeichen (Rosetten aus versilbertem, weissem Metalle) und das Flugrad wie auf den Uniformröcken der I., II. und III. Dienerclasse und für das Zugbegleitungspersonale auf den Achseln ebenfalls die Dragoner angebracht.

Die Tuchblouse der Diener der IV. Classe (Wächter), insoweit dieselbe bei einzelnen Bahnverwaltungen statt des Rockes getragen wird, ist aus grobem, kornblumenblauem Tuche, gleich dem des Beinkleides dieser Dienerclasse, und so angefertigt wie die Tuchblousen für die I., II. und III. Dienerclasse, nur mit dem Unterschiede, dass die Rosetten am Stehkragen entfallen.

§ 37.

Der Paletot ist aus mohrengrauem oder dunkelgrauem, schwerem Tuche oder Lodenstoffe und derlei farbigem Futter, mit einer mit Schlingen und Knöpfen zu befestigenden Kapuze, jedoch ohne Passepoils, Paroli und Achselklappen. Der Kragen ist von demselben Tuche oder Stoffe wie der Paletot.

Vorne reicht der Paletot circa 25 cm unter die Knie und ist hinsichtlich des mohrengrauen Paletots wie beim Unterbeamtenpaletot mit zwei Reihen grosser Knöpfe aus versilbertem, weissem Metalle zu sechs Stück, der dunkelgraue Tuch- und Lodenpaletot dagegen mit zwei Reihen grosser schwarzer Hornknöpfe zu fünf Stück versehen.

Der Umschlagkragen ist für alle Diener-Tuch- und Lodenpaletots an seinen Spitzen in einer Diagonale von 65 mm abgerundet und so zugeschnitten, dass er, aufgeschlagen, das Gesicht bis unter das Auge bedecke und vorne nur 25 mm weit aus einander stehe. Um die beiden Enden in dieser Lage festzuhalten, ist innerhalb, und zwar beim mohrengrauen Paletot mittelst zweier kleiner Knöpfe aus versilbertem, weissem Metalle und bei dem dunkelgrauen Tuch- und Lodenpaletot mittelst zweier kleiner schwarzer Hornknöpfe, eine 50 mm breite Spange angebracht, die für gewöhnlich nach einer Seite hin umgelegt bleibt.

In der Hüftenhöhe befindet sich eine 6 cm breite, 37 cm lange und mit zwei Knöpfen aus versilbertem, weissem Metalle, bezw. zwei schwarzen Hornknöpfen und zwei Knopflöchern versehene Spange. An der linken Brustseite ist von innen eine offene und in der Höhe der Schlussspange sind zwei mit Patten bedeckte Taschen angebracht.

Für das Zugbegleitungspersonale befindet sich auf den Achseln des mohrengrauen Paletots ein 5 cm breiter Dragoner aus dem Tuche des Paletots, welcher mit seinem unteren Ende an der Achselnaht eingenäht und am oberen Ende mittelst eines am Paletot unterhalb des Kragenendes befindlichen Metallknopfes befestigt ist.

Die Aermel sind mittelst einer 15 cm hohen Stulpe aus gleichem Stoffe umgeschlagen. Behufs Umhängen des Paletots ist vorne beim Kragenanfang eine harrassene gleichförmige Schlinge sammt Olive angebracht. Der rückwärtig übergreifende Schlitz, welcher beim mohrengrauen Paletot circa 35 cm, beim dunkelgrauen Tuch- und Lodenpaletot circa 25 cm lang ist, ist bei ersterem mit vier kleinen Knöpfen aus versilbertem, weissem Metalle, bei den beiden letzteren mit je zwei kleinen schwarzen Blechknöpfen und der entsprechenden Anzahl Knopflöcher adjustirt.

Es steht jeder Eisenbahn-Verwaltung frei, zu bestimmen, welche Bedienstete der I., II., III. und IV. Dienerkategorie mit einem mohrengrauen Tuchpaletot oder einem dunkelgrauen Tuch- oder Lodenpaletot betheilt werden. Unbedingt müssen jedoch die beim Personenzugsdienste verwendeten und mit Uniformröcken betheilten Bediensteten den mohrengrauen Paletot erhalten.

§ 38.

Die Leinenblouse ist aus blaugestreiftem Gradl angefertigt und mit zwei Taschen aus demselben Stoffe versehen; auf der rechten Brustseite sind fünf weissbeinerne Knöpfe und auf der linken Brustseite ebenso viele entsprechende Knopflöcher; sie hat um den Leib eine 50 mm breite und 30 bis 35 cm lange Spange (Dragoner) von demselben Stoffe mit zwei weissbeinernen Knöpfen. An dem zurückgelegten, in der Mitte 6 bis 7 cm breiten Kragen sind zwei dunkelblaue 10 mm breite Harrasbördel so angenäht, dass das erste Bördel vom Kragenende (der Breite nach gemessen) 5 mm weit absteht und nach einem Zwischenraume von 5 mm das zweite Bördel beginnt.

Die Aermel sind am Handgelenke offen und mit je einem kleinen weissbeinernen Knopfe sammt Knopfloch und vorne mit einem circa 10 mm langen, sich übergreifenden Schlitze versehen.

Die Blouse reicht bis circa 15 cm oberhalb des Knies herab.

Jeder Eisenbahn-Verwaltung steht es frei, zu bestimmen, welche Bedienstete der Dienerkategorie mit diesen Leinenblousen zu betheilen sind.

§ 39.

Die Cravate ist aus schwarzem, glattem Stoffe mit einem Vorstoss aus weisser Leinwand.

Die Handschuhe sind wie bei den Unterbeamten.

§ 40.

Die Bestimmung, ob und welches Unterbeamten- und Dienerpersonale einen besonderen Winteranzug, nämlich Pelzpaletot, Pelzröcke, Pelzkappen, Filzstiefel etc., zu tragen hat, ferners ob und welche dem Arbeiterstande angehörige Kategorien von Bediensteten, wie beispielsweise Gepäcksträger, Lampisten, Wagenputzer u. s w., zum Tragen der Leinenblouse und der Wächterkappe zu berechtigen, bezw. zu verpflichten sind, wird dem Ermessen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen überlassen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. August 1897, Z. 11.778/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Schreiben vom 15. Juli 1897 hat das Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen in Brüssel das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, in der Liste der belgischen Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, die unter den Nummern 9 und 12 aufgeführten Eisenbahnen Gent—Eccloo—Brügge und Antwerpen—Cent (Waes) als selbstständige Unternehmungen zu streichen, da deren Betrieb vom 1. Juli 1897 an von der belgischen Staatsbahnverwaltung übernommen wurde.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten Kenntniss gegeben.

Das Centralamt hat diesen Anlass zu der weiteren Mittheilung benützt, dass die französische Bezeichnung der in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. 16 als Chemin de fer de l'Etat de Brunswick aufgeführten Braunschweigischen Landeseisenbahn, sowie diejenige der in dem Circular Nr. 103 vom 23. Februar 1897 mit Chemin de fer de Westphalie genannten Westfälischen Landesbahnen wie folgt zu ändern ist:

16. Chemin de fer régional de Brunswick.

88. Chemin de fer régional de Westphalie.

Wien, am 2. August 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Polnisch-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau über Radwanitz, Peterwald, Poremba, Orlau und Dombrau einerseits und Bartelsdorf, Schönhof, Schumberg, Suchau und Steinau andererseits nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Juni 1897. Z. 8624/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte der Oesterr. Nordwestbahn bei Doudleb über Wamberg nach Rokitnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtvertretung Rokitnitz im Vereine mit der Stadtvertretung Wamberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem Punkte der Oesterr. Nordwestbahn bei Doudleb über Wamberg nach Rokitnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Juli 1897. Z. 9516/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wiżnitz nach Frasin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossgrundbesitzer und Reichsraths-Abgeordneten Stefan Stefanowicz in Czernowitz im Vereine mit Alfred Strasser und Dr. Paul Ritter v. Duniecki in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wiżnitz über Uście-Putilla, Storonetz-Putilla, Sergie, Ploska camerale nach Frasin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 10.229/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Verlängerung des Speichers Nr. 11 in der Station Aussig: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project über die Verlängerung des Speichers Nr. 11 in der Station Aussig im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.810/IV.]

Böhmische Nordbahn. (Verlängerung des Industriegeleises und Verlegung des Verbindungsweges bei der Glasfabrik in Langenau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Verlängerung des Industriegeleises und die Verlegung des Verbindungsweges bei der Glasfabrik des Anton Rückl in Langenau der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.869/IV.]

— (Wasserleitungs-Anlage in der Station Böhm.-Leipa.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project über die Durchführung der städtischen Wasserleitung unter den Geleisen der Station Böhm.-Leipa genehmigt. [E.-M.-Z. 11.223/IV.]

— (Strecke Bakov—Weisswasser: Herstellung eines Ladebühne sammt Rutsche und Rollbahn bei der Haltestelle der Firma K. C. Menzel in km 6·7/8.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project über die Herstellung einer Ladebühne sammt Rutsche und Rollbahn bei der Ladestelle der Firma K. C. Menzel in km 6·7/8 der Strecke Bakov—Weisswasser im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.605/IV.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Nimburg—Jičin: Erweiterung der Geleiseanlagen und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Staré Misto: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von den Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project über die Erweiterung der Geleiseanlagen und die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Staré Misto der Linie Nimburg—Jičin der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 10.947/IV.]

— (Linie Königgrätz—Wostroměř: Vergrösserung des Frachtenmagazins und Verlängerung der Verladerampe in der Station Hořic.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project über die Vergrösserung des Frachtenmagazins und die Verlängerung der Verladerampe in der Station Hořic der Linie Königgrätz—Wostroměř im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 11.811/IV.]

Elektrische Kleinbahn Bregenz-Pfänder. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. und 9. Mai durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der von J. E. Bierenz in Wien projectirten, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit 1 m Spurweite vom Staatsbahnhofe Bregenz zum Fusse des Pfänders und einer mit Wasserübergewicht zu betreibenden Drahtseilbahn mit 1·2 m Spurweite vom Fusse bis zur Höhe des Pfänders hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 8979/I.]

Localbahn Chabowka-Neumarkt-Zakopane. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Ladislaus Grafen Zamoyski vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Chabowka-Neumarkt-Zakopane die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 19. August und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Hofrath Johann Hild betraut. [E.-M.-Z. 11.802/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Böhmische Nordbahn:

1. August. In km 62·4 der Strecke Röhrsdorf—Tannenberg erfolgte durch starke Regengüsse eine Dammabrutschung, welche den Zugsverkehr unmöglich machte. Auch in der Strecke Röhrsdorf—Zwickau rutschte in km 0·7 der Bahndamm ab; die Stelle ist für Züge nicht passirbar.

3. August. Wegen Ueberfluthung des Umschlagplatzes Laube der Oesterr. Nordwestbahn und des Landungsplatzes Tetschen ist die Güterannahme eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

3. August. In der Strecke Holleschau—Bistritz a. H. wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen. Der Umschlagplatz Schönpriesen bleibt bis auf Weiteres gesperrt.

Ostrau-Friedlander Bahn:

3. August. Der Verkehr in der Strecke Paskau—Lipina-Carlshütte wurde wieder eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

1. August. Der Verkehr auf der Schleppbahn zum Bauplatze der städtischen Gaswerke in Wien ist wieder eröffnet.

Südbahn-Gesellschaft:

3. August. In der Strecke Wien—Baden—Wr. Neustadt wurde der Personen- und Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Steyrthalbahn:

2. August. Der Verkehr auf der Strecke Garsten—Pergern—Bad Hall wurde am 2. August wieder eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen wurde am 17. März die weitere Theilstrecke Redel—Lutzig von der Neubaustrecke Schivelbein—Polzin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin mit der Haltestelle Lutzig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. März die Haltestelle Dörentrup an der Strecke Bage—Hameln im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen unter Ausschluss von Sprengstoffen; am 15. März die Station Lautenthal zwischen den Stationen Lindthal und Wildemann im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art.

b) In Bayern: Am 1. März die Haltestelle Lauterecken zwischen den Stationen Lauterecken Station und Medard der Pfälzischen Eisenbahnen für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr (in einzelnen Stücken).

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 16. Juli die Firma

„Oesterreichische Schuckert-Werke"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. April 1897, Z. 11.076, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 25. Juni 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Actiengesellschaft ist:

a) die Herstellung von Maschinen und Apparaten, welche die Ausnützung der Elektricität bezwecken und vermitteln;

b) die Erwerbung und Verwerthung von Concessionen für Bau und Betrieb der elektrischen Anlagen, sowie die damit im Zusammenhange stehenden Bau- und Betriebsarbeiten;

c) die Erwerbung und Verwerthung aller Arten von Patenten und Licenzen, insbesondere soweit sie die Benützung des elektrischen Stromes zu gewerblichen Zwecken direct oder indirect bezwecken;

d) die Erwerbung und Ausnützung von Concessionen für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen, sowie die Uebernahme der Durchführung solcher dritten Personen oder Körperschaften verliehenen Concessionen.

4. Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt.

5. Das Actiencapital beträgt 4 Millionen Kronen der mit Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgesetzten Währung, gleich zwei Millionen Gulden ö. W., zerlegt in 8000 Stück auf den Inhaber lautender Actien à 500 Kronen, gleich 250 fl. ö. W. Die Actien sind untheilbar. Dieses Actiencapital kann durch Ausgabe weiterer 12.000 Stück baar und volleingezahlter, auf den Inhaber lautender Actien à 500 Kronen, gleich 250 fl., auf den Betrag von 10 Millionen Kronen (5 Millionen Gulden) erhöht werden. — Die Beschlussfassung hierüber erfolgt Seitens der Generalversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit. Ueber den Betrag von 10 Millionen Kronen, gleich 5 Millionen Gulden ö. W., kann das Actiencapital über einfachen Mehrheitsbeschluss der Generalversammlung jedoch nur mit staatlicher Bewilligung erhöht werden.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens 5 und höchstens 12 Mitgliedern und wird von der Generalversammlung aus den Actionären auf die Dauer von drei Jahren gewählt. — So lange und so oft der Verwaltungsrath, sei es in Folge Ablebens oder Austrittes eines Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer, sei es aus was immer für einem anderen Grunde, aus weniger als 12 Mitgliedern besteht, ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich bis zur statutenmässigen Maximalzahl von 12 Mitgliedern durch freie Wahl provisorisch zu ergänzen. Sinkt die Zahl der

Verwaltungsrathsmitglieder unter 5, so ist der Verwaltungsrath verpflichtet, sich durch provisorische Wahl auf diese Minimalzahl zu ergänzen. — Bei der constituirenden Generalversammlung wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt: Hermann Bissinger, kgl. Baurath und Director in Nürnberg; Paul Kupelwieser, Director und Realitätenbesitzer in Wien; Arthur Krupp, Herrenhausmitglied und Fabriksbesitzer in Wien; Otto Steinbeis, Commercienrath in Brannenburg; Alexander Wacker, kgl. bayer. Commercienrath und Generaldirector; Heinrich Schröder, Ober-Regierungsrath und Director des Schaffhausen'schen Bankvereines in Köln; Anton Schobloch, Präsident der Böhmischen Unionbank in Wien; Rudolf Tischler, Director der Böhmischen Unionbank in Prag; Alexander von Schreiber, Chef der Bankabtheilung der Firma Schoeller & Comp. in Wien; Carl Mühlinghaus, öffentlicher Gesellschafter der Firma Gebrüder Schoeller in Brünn; Dr. Guido Ritter v. Wiedenfeld, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, und Oskar Petri, kgl. Regierungsbaumeister und Director der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg.

7. Die Firma der Gesellschaft wird in der Art gezeichnet, dass dem vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Namen der Gesellschaft zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ihre Unterschrift beisetzen. Der Verwaltungsrath kann auch jenen Directoren, welche nicht Mitglieder des Verwaltungsrathes sind, und sonstigen Beamten der Gesellschaft die Ermächtigung ertheilen, collectiv mit einem Mitgliede des Verwaltungsrathes oder mit einem anderen Procuristen die Firma der Gesellschaft als Procurist mitzuzeichnen. Die Procuristen haben ihrer Fertigung den Beisatz „per procura“ beizufügen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen mittelst einmaliger Einschaltung im Amtsblatte der „Wiener Zeitung“.

Bei der Firma

„Localbahn Strakonitz-Winterberg“

wurde Alois Nedobity als Mitglied des Verwaltungsrathes über erfolgtes Ableben gelöscht, dagegen Adalbert Brzorad, fürstlicher Forstmeister in Winterberg, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“

wurde Seine Excellenz Johann Freiherr v. Chlumecký, k. und k. wirkl. geheimer Rath und k. k. Minister a. D. in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes und Präsident desselben mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Localbahn Wotic-Selčan. (Generalversammlung.) Am 18. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Anton Hannakampf die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wotic-Selčan statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschienen, welche 1127 Actien mit 225 Stimmen vertraten. Die Betriebseinnahmen stellten sich im abgelaufenen Geschäftsjahre auf fl. 38.731, die Betriebsausgaben auf fl. 24.872, der Ueberschuss auf fl. 13.859. Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, an den böhmischen Landesausschuss das Ersuchen zu richten, die vom Bezirke Selčan für das Bahnunternehmen der böhmischen Landesbank gegenüber eingegangenen Verpflichtungen gegen Ersatz aus den seinerzeitigen Betriebsüberschüssen auf sich zu nehmen. In den Verwaltungsrath wurden Anton Hannakampf, Johann Mladota Freiherr v. Solopisk, Anton Mrskoš, Johann Kožmin, Alexander Koldovský und Dr. J. Martínek wiedergewählt und an Stelle des ausscheidenden Mitgliedes Leopold Pollak der derzeitige Bürgermeister der Stadt Selčan, Wilhelm Holoubek, neugewählt. [E.-M.-Z. 11.396/I.]

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 18. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Ludwig Kranz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fehring-Fürstenfeld statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 4165 Actien mit 414 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre befördert 84.466 (— 1793) Personen mit einer Einnahme von 22.634·78 fl. (+ 648·84 fl.) und 34.643 t Güter (+ 4304 t) mit einer Einnahme von 54.369·42 fl. (— 10.668·48 fl.). Letztere Mindereinnahme erklärt sich aus der geänderten Tabaktarifirung. Die Gesammtbetriebseinnahmen stellten sich auf 76.337·07 fl. Nach Abzug der Betriebskostenvergütung per 38.168·54 fl. verblieben als Betriebsreinertrag 38.168·54 fl. Zur Verfügung der Generalversammlung standen 33.132·81 fl., bezw. nach Abzug der Amortisationsquote für die Prioritätsactien 31.932·81 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung über Antrag des Verwaltungsrathes, 10 fl. als Dividende für die Prioritätsactien zur Vertheilung zu bringen, 1500 fl. dem Specialreservefonds zuzuweisen und den Rest von 602·81 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das an Stelle des ausgetretenen Dr. Alexander Wannisch cooptirte, wieder ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Julius von Derschatta, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 10.239/I.]

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau). (Generalversammlung.) Am 18. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Julius Edlen von Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld - Hartberg (-Neudau) statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 6852 Actien mit 682 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 104.494 (— 3484) Personen mit einer Einnahme von 22.241·63 fl. (— 2692·13 fl.) und 20.676 t Güter (— 751 t) mit einer Einnahme von 28.941·76 fl. (— 3810·93 fl.) befördert. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 51.647·17 fl. (— 3985·89 Gulden). Abzüglich der Betriebskostenvergütung per 25.823·59 fl. und der Fahrparkzinsen und Amortisationsrate per 8870 fl. ergab sich ein Betriebs-Nettoertrag von 16.953·58 fl. Zur Verfügung der Generalversammlung standen 11.547·23 fl., bezw. nach Abzug der Amortisationsquote für die Prioritätsactien lit. A 9947·23 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Es wurde einstimmig beschlossen, eine Dividende von 3 fl. an die Prioritätsactien lit. A zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 137·23 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurde Adalbert Graf Kottulinsky gewählt. [E.-M.-Z. 10.238/I.]

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya. Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Waidhofen an der Thaya unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Heinrich Reichsfreiherrn von Gudenus und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkshauptmannes Oskar Ritter von Keller die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 2120 Actien mit 78 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf fl. 9577·90 (gegen fl. 9578·81), aus dem Eilgüterverkehre auf fl. 2332·83 (gegen fl. 1563·08), aus dem Frachtenverkehre auf fl. 12.006·25 (gegen fl. 14.561·86). Die Gesammteinnahmen betrugen fl. 25.420·35 (gegen fl. 26.419·63), die Gesammtausgaben fl. 16.608·34 (gegen fl. 17.365). Der Jahresreinertrag stellte sich sonach auf fl. 8812·01 (gegen fl. 9054·63). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Versammlung beschloss, fl. 500 zur planmässigen Tilgung von Prioritätsactien, fl. 436 zur Dotirung des Reservefonds, fl. 3952 zur Auszahlung einer Dividende von fl. 4 an die Prioritätsactien, fl. 4260 zur Vertheilung einer 3percent. Dividende an die Stammactien zu verwenden und fl. 364·30 auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden per acclamationem Postmeister Josef Ruesskefer wieder- und Steuereinnehmer i. P. Josef Knettl neugewählt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLV. Stückes.) Das am 28. Juli herausgegebene CXLV. Stück enthält unter

Nr. 3336: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. Juli 1897, Z. 68.982, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3337: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. Juli 1897, Z. 60.950, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3338: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. Juli 1897, Z. 115.253, betreffend die Bestimmung der Station Wildenschwert als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Theilweise Sistirung des Personenverkehres.

Nachdem auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Verkehr über Salzburg, Simbach und Bischofhofen unterbrochen ist, können Reisende nach und von Süddeutschland, dem Rhein, der Schweiz und weiter für die Dauer der Unterbrechung nur die Routen ab Wien K.F.J.B. via Pilsen, Eger, Eisenstein und Furth a. W., oder via Budweis, Linz, Passau, oder ab Wien Südbahnhof via Bruck, Leoben, Selzthal, Bischofhofen, bezw. umgekehrt wählen.

Zur Erreichung directer Anschlüsse via Leoben bei den Nachtschnellzügen der Südbahn werden ab 5./6. August während der Dauer der Verkehrsunterbrechung Kl.-Reifling—Hieflau, anschliessend an die Nachtschnellzüge der Südbahn, Wien ab 8 U. 20 M. Abends und Wien an 9 U. 20 M. Vormittags, von und nach Wien besondere Verbindungszüge zwischen Bruck und Leoben—St. Michael geführt werden. Hiedurch wird der directe Personenverkehr zwischen Wien und Tirol, der Schweiz und Frankreich hergestellt und auch nach Salzburg ermöglicht.

Reisende, welche sich bereits im Besitze von via Salzburg, Simbach, Passau oder Bischofhofen lautenden Fahrtausweisen befinden, können diese Routen für die Dauer der Unterbrechung in der betreffenden Wagenclasse und Zugsgattung ohne Aufzahlung benützen.

Den Schnellzugs-Passagieren stehen sowohl die Tages- als auch die Nachtschnellzüge zur Verfügung.

Die in Wien Westbahnhof, im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und in den Wiener Reisebureaux ab 5. August zur Ausgabe gelangenden directen Fahrkarten in der Richtung Salzburg und darüber berechtigen **nicht** zur gebührenfreien Benützung der Hilfsroute Wien Südbahnhof—Leoben, bezw. Wien K.F.J.B.—Passau.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten:

Wien—Salzburg in beschränktem Masse,
St. Pölten—Leobersdorf,
Bodenbach—Teplitz-Waldthor.

Der Personenverkehr ist gänzlich eingestellt:

Tulln—Judenau,
Scheibmühl—Traisen,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Kl.-Reifling—Hieflau,
Obernberg-Altheim—Simbach,
Ried—Aurolzmünster,
Steindorf—Braunau,
Vöcklabruck—Kammer,
Aussee—Obertraun,
Ischl—Traunkirchen,
Kremsmünster—Unterrohr,
Lambach—Gmunden,
Waidhofen a. d. Y.—Gr.-Hollenstein.

Während der Verkehrsunterbrechungen werden Auskünfte an die Parteien im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I. Johannesgasse 29, und im commerziellen Bureau der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse, Administrationsgebäude, Mezzanin, von 8 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends, sowie jederzeit auch von den Vorständen der k. k. Bahnbetriebsämter Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. ertheilt.

Wien, am 6. August 1897. [542]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Theilweise Sistirung der Güteraufnahme.

Im Verkehre nach Vorarlberg, Bayern, dem übrigen Süddeutschland, nach der Schweiz und Frankreich ist die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.E.B. und in Wien K.F.J.B. über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bis auf Weiteres eingestellt. Die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in Wien K.F.J.B. über Pilsen und Eger bleibt dagegen aufrecht.

Die in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. für Bestimmungen über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlberg) bereits aufgenommenen Eil- und Frachtgüter werden bis auf Weiteres über die Hilfsroute Gmünd—Budweis—Linz zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über die Hilfsroute der Bestimmungsstation zugeführt.

Bereits aufgenommene, angehaltene Eil- und Frachtgüter für die Linien Scheibmühl—Leobersdorf, Leobersdorf—Gutenstein, Wittmannsdorf—Ebenfurth werden über die Hilfsroute St. Pölten — Penzing — Kl. - Schwechat — E. W. A. — Sollenau — Wittmannsdorf im Hilfsroutenverkehre zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über diese Hilfsroute der Bestimmungsstation sofort zugeführt.

Approvisionirungsgüter, wie Milch, Butter, Eier etc., sowie lebende und todte Thiere werden in der Strecke Prinzersdorf—Wien I. unbeschränkt, in der Strecke Judenau—St. Pölten nur insoweit, als die Beförderung mit den Personenzügen möglich ist, aufgenommen, ebenso werden die leeren Milchgeschirre nach den obgenannten Strecken rückbefördert.

Viehsendungen nach St. Marx. Für den Viehmarkt in St. Marx am Montag den 9. August 1897 werden Viehsendungen mit den Zügen 164, 3887, 387, 3787, 3387, 76, 2971 ab Gmünd, am 6. via Sigmundsherberg—Herzogenburg—St. Pölten—Kl.-Schwechat angenommen und expedirt.

Eingestellt ist die Eil- und Frachtgüteraufnahme für folgende Strecken:

St. Pölten—Loosdorf,
Vöcklabruck—Kammer,
Herzogenburg—Tulln,
Wilhelmsburg—Scheibmühl,
Scheibmühl—Lilienfeld,
Pöchlarn—Kienberg-Gaming,
Aussee—Traunkirchen,
Engelhof—Gmunden Seebahnhof,
Wels—Unterrohr,
Neumarkt-Kalham—Simbach,

Steindorf—Braunau,
Donauuferbahn, bezw. Nussdorf—Kl.-Schwechat—Penzing,
Ried—Aurolzmünster,
Budweis—Wessely,
Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein,
Klein-Reifling—Hieflau,
Bodenbach—Teplitz-Waldthor.

Wien, am 6. August 1897. [543]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Berechnung der Fracht auf Umwegstrecken.

Die durch Hochwasser auf den Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen in ganz aussergewöhnlichem Umfange verursachten Betriebsstörungen haben zur Folge, dass der Güterverkehr (Eil- und Frachtgut) vielfach nur unter Benützung erheblicher Umwege bedient werden kann.

Insoweit Güter in Betracht kommen, die von der Eisenbahn bereits übernommen sind oder die unterwegs sich befinden, werden die Absender, wenn es nicht rathsam erscheint, das Gut auf einem Umwege dem Bestimmungsorte zuzuführen, gemäss § 65 (3) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zur Verfügung aufgefordert. Dagegen können bis auf Weiteres Eil- und Frachtgüter, die von heute ab aufgegeben werden, und deren Beförderung die Benützung einer Umwegstrecke erforderlich macht, nur gegen Berechnung der tarifmässigen Frachten für die Umwegstrecke übernommen werden.

Sendungen der bezeichneten Art werden zur Beförderung übernommen, sofern der Absender im Frachtbriefe sein Einverständniss zur Berechnung der Umwegsfracht ausdrücklich erklärt.

Dresden, am 2. August 1897. [544]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Vorbehaltlich der Genehmigung des kgl. Finanzministeriums werden aus Anlass der durch Hochwasserschäden auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse die auf Grund von § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in den Tarifen festgesetzten Lieferfristen allgemein um eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für alle auf den Sächsischen Staatseisenbahnen beförderten Eil- und Frachtgüter von heute ab verlängert.

Dresden, am 2. August 1897. [545]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. Juni 1889.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc.

Tarif vom 1. Jänner 1892.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der oben bezeichneten Tarife „bis auf Weiteres“.

Die laut Publication im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ vom 15. Juni 1897, Nr. 68 (Kundmachung 425), mit 31. August 1897 ausser Kraft gesetzten, in der Ueberschrift bezeichneten Tarife (sammt allen Nachträgen) bleiben ab 1. September 1897 bis zur Einführung neuer bezüglicher directer Tarife in Wirksamkeit.

Wien, am 4. August 1897. [546]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einstellung der Güteraufnahme für den Elbe-Umschlagplatz in Laube.

Ab 2. August 1897 wurde in Folge Hochwassers die Güteraufnahme für den Elbe-Umschlagplatz in Laube bis auf Weiteres eingestellt.

Die Wiederaufnahme des Verkehres wird seinerzeit zur Verlautbarung gelangen.

Wien, am 6. August 1897. [547]

Mühlkreisbahn.

Behebung der Verkehrsstörung.

Am 3. August 1897 wurde mit Zug 4 der Verkehr zwischen Urfahr und Ottensheim wieder aufgenommen.

Urfahr, am 3. August 1897. [548]

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 4.

Frachtsätze für Osmosewasser.

Die in dem vom 1. April 1896 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, unter Post Nr. 7 für die Beförderung von Melasse von österreichischen Stationen nach Györ enthaltenen directen Frachtsätze finden unter Einhaltung der dortselbst angegebenen Bedingungen auch für den Artikel „Osmosewasser“ in denselben Relationen Anwendung.

Wien, am 4. August 1897. [549]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Coursdifferenzen.

Zur Vermeidung von Zweifeln wird darauf aufmerksam gemacht, dass die im Nachtrage 6 zum Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 des in Rubrum genannten Eisenbahnverbandes (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr) enthaltenen Coursdifferenzen bis auf Weiteres unberücksichtigt zu lassen sind.

Wien, am 5. August 1897. [550]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. (Neuer Tarif.) Abdrücke des am 1. August in Kraft getretenen neuen Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie bei den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von Mk. 1·30 für das Stück erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1450	Buschtěhrader Eisenbahn		Zuckerrüben, frische	Hostivitz Jenč Řepy Rusin	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen auf die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis V	Heller 21·0 19·2 22·2 22·2	17·0 17·0 18·0 18·0	4·0 2·2 4·2 4·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1451	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Prag (Hrabovka) transit	Raudnitz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	21·4 Kreuzer	13·5 Kreuzer	7·9 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger
1452	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kleie, auch Gries, Kleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie (Gerstenmehl gehört zu den Mühlenfabrikaten)	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.) Wien (Lagerhaus) Wien (Praterquai) Wien I (K.E.B.) Wien Donauquaibahnhof Budapest sämmtliche Bahnhöfe Budapest trs. oder vice versa	Knau (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif für Kleie geltenden allgemeinen Bestimmungen des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Oesterreich), und Theil II, Heft 3 (Verkehr mit Ungarn)	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Oesterreich), und Theil II, Heft 3 (Verkehr mit Ungarn)	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfennig 224 224 224 224 241 231 307 302		Im Kartirungswege		
1453	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Tischnowitz	Königsfeld Řečkowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 12·3 11·1	10·5 10·0	1·8 1·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1454	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Lebensmittel aller Art	Stationen der Istrianer Staatsbahn Canfanaro Knin	Stationen der Dalmatiner Staatsbahn Knin Perković-Slivno	Aufgabe als Eilgut oder als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen hat die Bahnhof-Restauration in Canfanaro | Knin — Knin | Perković-Slivno als Empfänger zu erscheinen, und müssen auch die Sendungen zur Gänze bei dem Betriebe der Bahnhof-Restauration Verwendung finden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den jeweils nach der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII, entfallenden Frachtsätzen unter Wahrung der tarifmässigen Minimal-Frachtgebühren		Im Kartirungswege		
1455	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide etc.	den in der Schnitt-Tafel a) des Ausnahmetarifes Nr. 1 vom 1. September 1895 für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr enthaltenen Stationen	Kiefersfelden, bezw. Raubling, Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Vom 10. August 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. September 1895 für den combinirten Schiff- und Bahnverkehr	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Schnitt-Tafel des Tarifes 1 *), 2 *)		Im Kartirungswege		Die angeführten Coursdifferenzen werden bis auf Weiteres unberücksichtigt gelassen

1. Schnitt-Tafel b). *)

Im Haupttarife auf Seite	Bahnentfernungen von Wien (Kilometer)	Bahnentfernungen von Passau (Kilometer)	Vom Schnittpunkte nach	für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe	Mit Umschlag in Wien, Serie I (Getreide etc.): Schnittfracht	Wien, Serie I: Coursdifferenz	Wien, Serie II (Mais): Schnittfracht	Passau, Serie I (Getreide etc.), Schnittfracht: Theilbetrag a	Theilbetrag b	zusammen	Passau, Serie I: Coursdifferenz	Passau, Serie II (Mais), Schnittfracht: Theilbetrag a	Theilbetrag b	zusammen
					Pfennig für 100 Kilogramm									
28	457	206	Kiefersfelden †, ††	A	170	—	134	61	102	163	—	61	66	127
29				B und C	189	2	140	80	102	182	2	67	66	133
38	435	183	Raubling †, ††	A	159	—	126	61	91	152	—	61	58	119
39				B und C	179	2	133	81	91	172	2	38	58	126

*) **2. Schnitt-Tabelle a)** ist aus dem Tarife, Seite 13 u. f., zu ersehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1456	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Zistersdorf via Süssenbrunn	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46·6 Heller		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
1457	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Zistersdorf via Süssenbrunn	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien	Bis Ende December 1897	Localtarife	19 kr. = 38 h	Heller 30	Heller 8·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der Frachtsatz von Zistersdorf nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In diesem Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
					Floridsdorf				18·3 kr. = 36·6 h	30	6·6			
					Verechnungsstelle Wien Erdbergerlände			Kartirungsfrachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	23·3 kr. = 46·6 h	40	6·6			
1458	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Freiheitau	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1893	140·5 kr. = 281 h	Heller 268	Heller 13·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wien Nordbahn Donauuferbahnhof trs.				141·9 kr. = 283·8 h	276	7·8			
					Krakau				86·5 kr. = 173 h	165	8·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1459	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Staab	Altona	Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894		Pfennig a) 462 b) 415		Im Kartirungswege		
					Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)					a) 464 b) 417				
					Brake (Oldbg.)					a) 428*) b) 441*)				
					Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandbahnhof)									
					Geestemünde (Freihafen und Zollinlandbahnhof)									
					Geestemünde (Fischereihafen)									
					Nordenham									
					Nordenham (Fischereihafen)									
					Hamburg B. Wilhelmsburg					a) 457 b) 410				
					Hamburg Sternschanze					a) 460 b) 412				
					Harburg H.					a) 450 b) 404				
					Lübeck					a) 460 b) 413				
					Stettin					a) 376 b) 338				
					Swinemünde					a) 420 b) 377				
					Warnemünde					a) 456 b) 410				
1460	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Leere, alte Säcke	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Franzensthaler Papierfabrik, per Schleppbahn befördert) oder vice versa	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	13 Kreuzer*)		Im Kartirungswege		*) Auf diesen Frachtsatz, in welchem die Zuschubgebühr von der Station Grammat-Neusiedl in die Franzensthaler Papierfabrik oder umgekehrt bereits enthalten ist, wird kein anderweitiger Nachlass gewährt
1461	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	kr. 17·9	kr. 12·7	kr. 5·2	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen, nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
				Kostelec-Vičic					16·3	12·7	3·6			
				Prachovic					17·5	12·7	4·8			

*) Diese Sätze gelten nur für die See-Ausfuhr; für den Locoverkehr erhöhen sich dieselben per 100 kg
bei Brake (Oldbg.) . . . . ad a) um 12 Pfg. ad b) um 8 Pfg.
bei Bremerhaven . . . . ad a) um 18 Pfg. ad b) um 13 Pfg.
bei Geestemünde . . . . ad a) um 18 Pfg. ad b) um 13 Pfg.
bei Nordenham . . . . ad a) um 24 Pfg. ad b) um 19 Pfg.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1462	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bier bei Aufgabe in heizbaren Bierwagen als Frachtgut	Rödnitz	Grussbach-Schönau, Mistelbach, Poysdorf und Segen Gottes	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Ladung darf nur nach einer Station und höchstens für drei Empfänger bestimmt sein. Unter Aufrechthaltung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 ex 1895, S. 1367, publicirten sonstigen Bedingungen für heizbare Güterwagen, bezw. der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		
1463	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Maffersdorf a. N.	Raspenau-Liebwerda	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	9 1 Kreuzer		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
61	Nr. 23 vom 25. Februar 1897	626	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Stationen der Strecken Radymno-Dębica und Strzyżów a/W.—Rzeszów	Rzeszów	In den beiden genannten Positionen ist in der Rubrik 5 anstatt: Strzyżów a/W.—Rzeszów einzustellen: „Dobrzechów—Rzeszów". Diese beiden Positionen der Rubrik 5 werden unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte Nr. 68 vom 15. Juni 1897 unter fortlaufender Nummer 49 erfolgten Abänderung nunmehr zu lauten haben: „Stationen der Strecken Radymno—Dębica, Surochów - Lubaczów und Dobrzechów — Rzeszów"	
					Milchgefässe, leere, gebrauchte	Rzeszów	Stationen der Strecken Radymnó—Dębica und Strzyżów a W.—Rzeszów		
62	Nr. 82 vom 17. Juli 1897	1352	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes Tarif-Theil II, Heft 1	Pottenstein Senftenberg Wichstadtl-Lichtenau	Klotsche oder vice versa	Die Frachtsätze in der Rubrik 10 werden wie folgt abgeändert: von / auf Pfennig per 100 kg 86 / 91 89 / 91 94 / 96	Die erhöhten Frachtsätze treten mit Giltigkeit vom 25. October 1897 in Kraft

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Materialmagazinen Wien Westbahnhof und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und alten Fässer gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs- und Werkstättenabtheilung) erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Der Einreichungstermin für die vorschriftsmässig adjustirten Offerte endet mit dem **18. August l. J., 12 Uhr Mittags.**

Wien, am 7. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen schreibt hiemit die Vergebung der Bauarbeiten für die in drei Lose eingetheilte, 37·3 km lange **Localbahn Rakonitz-Mlatz** aus.

Die zu vergebenden Arbeiten umfassen:

1. Sämmtliche Unterbau- und Nebenarbeiten, ausgenommen die Lieferung und Aufstellung der Eisenconstructionen für offene Objecte.
2. Sämmtliche Oberbauarbeiten mit Ausnahme der Lieferung der Schwellen und des eisernen Oberbaumateriales.
3. Sämmtliche Hochbauten sammt mechanischer Ausrüstung.
4. Beistellung und Versetzung sämmtlicher Bahnzeichen und Lieferung von Grenzsteinen.

Die näheren Bedingungen sind beim Landesausschusse des Königreiches Böhmen in Prag (Eisenbahn-Abtheilung) einzusehen.

Die Offerte sind bis **längstens 28. August 1897** beim Landesausschusse des Königreiches Böhmen einzureichen.

Vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen.

PRAG, den 29. Juli 1897.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. Wien, 10. August 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Nikolsburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Unter-Wistersitz und Pollau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Unternehmer für Erbauung von Localbahnen Victor Noback in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-spurige Localbahn von der Station Nikolsburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Unter-Tannowitz nach Unter-Wistersitz und Pollau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. Juli 1897. Z. 9935/I.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. Juli 1897, Z. 11.103/B, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Bestellung eines eigenen Aufsichtsorganes für die Wechselcontrole in den Stationen.*)

Nach den bestehenden Vorschriften hat sich vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges der diensthabende Beamte oder ein specielles Aufsichtsorgan persönlich von der richtigen Stellung der zu passirenden Wechsel unbedingt zu überzeugen.

Es wurde jedoch durch hieramtliche Organe die Wahrnehmung gemacht, dass in vielen Fällen, in denen der diensthabende Verkehrsbeamte wegen zu grosser Entfernung der Platzinspection von den zu controlirenden, local zu bedienenden Wechseln der instructionsmässigen Verpflichtung, die Wechselcontrole vor jedesmaliger Ein- oder Ausfahrt der Züge persönlich vorzunehmen, ohne Vernachlässigung sonstiger unerlässlicher Dienstesobliegenheiten nicht nachkommen kann, ein specielles Organ für die Wechselcontrole nicht aufgestellt ist.

Angesichts der schweren Folgen, welche die Unterlassung einer für die Sicherheit des Verkehres der Züge so hochwichtigen Verpflichtung nach sich ziehen kann, wird die geehrte . . . . aufgefordert, die Verhältnisse der einzelnen Stationen in obiger Beziehung einem eingehenden Studium zu unterziehen, und in allen jenen Fällen, in denen den betreffenden Verkehrsbeamten die Möglichkeit nicht geboten ist, die in Rede stehende Wechselcontrole persönlich vorzunehmen, hiefür ein besonderes Aufsichtsorgan zu bestimmen.

Ueber die Durchführung dieser Massnahme wolle die geehrte . . . . ehestens unter Anführung jener Stationen anher berichten, in welchen für die Wechselcontrole die Bestellung eines eigenen Aufsichtsorganes als nothwendig erkannt wurde und sonach auch erfolgte.

Wien, am 29. Juli 1897. **Lilienau** m. p.

*) In analoger Weise wurden hievon mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. Juli 1897, Z. 11.103/B, verständigt: die Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, ferners die Directionen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1897

und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate Juni 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. Juni die 29·87 km lange Theilstrecke Halicz—Podwysokie der k. k. Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Berezowica (Tarnopol), ferner

die 7·2 km lange Zahnradstrecke Puchberg am Schneeberg—Baumgartner der Schneeberg-Bahn;

am 22. Juni die 23·962 km lange Strecke Melnik—Mšeno nebst der 2·991 km langen Abzweigung Lhotka—Stredenitz und dem 3·061 km langen Flügel Melnik—Elbeumschlag der Localbahn Melnik-Mšeno;

am 25. Juni die 5·6 km lange Theilstrecke Kgl. Weinberge—Žiškov der Prager elektrischen Strassenbahnen;

am 27. Juni die 52·0 km lange Theilstrecke Rakonitz—Pladen—Luditz und die 16·71 km lange Abzweigung Protivitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau.

In Ungarn:

Am 22. Juni die 29·233 km lange Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) -Börgönd-Sárbogárd.

Im Monate Juni 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 15,936.040 Personen und 9,558.265 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,336.291 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 972 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 14,628.158 Personen und 9,332.738 t Güter, 31,035.831 fl., oder per Kilometer 1009 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·7 pCt.

Im ersten Semester 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 73,764.623 Personen und 57,424.915 t Güter, gegen 72,247.931 Personen und 54,935.563 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 175.605.376 fl., im Jahre 1896 auf 171,888.063 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester des laufenden Jahres 32.034 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 30.655 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Betriebsperiode 1897 auf 5482 fl., gegen 5607 fl. im Vorjahre, das ist um 125 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10.964 fl., gegen 11.214 fl. im Vorjahre, das ist um 250 fl., mithin um 2·2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten sechs Monate 1897 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.452
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	40.670
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.476
Leoben-Vordernberger Bahn	29.230
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.780
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.688
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.240
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.540
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.896
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.682
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.502
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.564
Böhmische Nordbahn	12.748
K. k. Staatsbahnen	11.708
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.418
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.738
Eisenbahn Wien-Aspang	8.858

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.634
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.802
Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.889
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.028
Stauding-Stramberger Localbahn	13.247
Brünner Localeisenbahn-Gesellsch.: Dampftramwaystrecke in Brünn	13.132
Bozen-Meraner Bahn	11.803
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.628
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	10.002
Kuttenberger Localbahn	9.746
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.028
Neutitscheiner Localbahn	8.706
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	8.658
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	7.364
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.164
Localbahn Dolina-Wygoda	6.450
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.202
Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	6.036
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.190
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.514
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.432
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4.376
Unterkrainer Bahnen	4.276
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.858
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	3.696
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.602
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.476
Kremsthal-Bahn	3.442
Bukowinaer Localbahnen	3.142
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.050
Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.030

	Gulden
Localbahn Asch-Rossbach	2.950
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.698
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.690
Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.672
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.580
Mühlkreis-Bahn	2.520
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.512
Steyrthal-Bahn	2.444
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	2.436
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.408
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.248
Localbahn Auspitz	2.232
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.220
Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.198
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.196
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.164
Valsugana-Bahn	2.158
Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.106
Localbahn Plan-Tachau	2.094
Welser Localbahn	2.034
Mährische Westbahn	2.020
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.946
Böhmische Commercialbahnen	1.880
Murthal-Bahn	1.858
Localbahn Wotic-Selčan	1.844
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.806
Gailthal-Bahn	1.802
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.650
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.644
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.636
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.614
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.596
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.586
Friauler Localbahn	1.418
Kolomeaer Localbahnen	1.412
Localbahn Zwittau-Polička	1.396
Ybbsthal-Bahn	1.338
Ostgalizische Localbahnen	1.280
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.250
Localbahn Postelberg-Laun	1.222
Localbahn Saitz-Göding	1.004
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	974
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	950
Localbahn Melnik-Mšeno	934
Localbahn Čerčan-Modřan	858
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	836

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) incl. Zahnradbahn Csorba-Csorbató	12.316
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.054
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.562
Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.674
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.682
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.620

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	12.034
Budapester Localbahnen	9.144
Localbahn Petroszény-Lupény	8.972
Gölnitzthal-Bahn	5.346
Poprádthal-Bahn	4.536
Localbahn Budapest-Gran	4.000
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	3.798
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.636
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.560
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.408
Ungthal-Bahn	3.384
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	3.214
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.096
Torontáler Localbahnen	2.996
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.916
Háromszéker Localbahnen	2.772
Számosthal-Bahn	2.714
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.648
Localbahn Kaschau-Torna	2.646
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.584
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.534
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2·484
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.464
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.424
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.282
Zagorianer Bahn	2.232
Localbahn Terret-Kowászna	2.216
Székler Eisenbahn	2.176
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.120
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.028
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.954
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.950
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.936
Muranythal-Bahn	1.878
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.854
Löcsethal-Bahn	1.838
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.836
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.804
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.796
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.792
Slavonische Localbahn	1.754
Localbahn Körös-Belovár	1.734
Bihárer Vicinalbahnen	1.714
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.686
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.636
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.636
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.604
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.596
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.556
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.552
Localbahn Komló—Bakócza—Felsö-Mindszent	1.530
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.526
Szilágysager Eisenbahn	1.520
Localbahn Ruma-Vrdnik	1.506
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	1.472
Békéser Comitatsbahnen	1.446
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.434
Csetnekthal-Bahn	1.428
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.374
Neográder Comitatsbahn	1.362
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.358
Zsitvathal-Bahn	1.318
Békes-Csanáder Localbahn	1.296
Localb. Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.252
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.228

	Gulden
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.216
Localbahn Temesvár—Lippa-Radna	1.172
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.168
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.124
Felek-Fogáraser Localbahn	1.090
Localbahn Borossebes-Menyháza	1.080
Matraer Vicinalbahnen	1.070
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.066
Localbahn Garamberzencze-Léva	1.008
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	992
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	988
Localbahn Steinamanger-Rum	972
Localbahn Temesvár-Buzias	954
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	930
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	912
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	786
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	770
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	766
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	756
Localbahn Kaposvár-Fonyod	722
Boldvathal-Bahn	720
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	720
Localbahn Zsebely-Csakovár	716
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	714
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	706
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	690
Localbahn Warasdin-Golubovec	680
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	658
Localbahn Pápa-Csorna	638
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	538
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	508
Ungarische Südostbahn	464
Localbahn Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz (Zahnradbbahn)	314
Localbahn Szekesfehérvár-Sárbogard	210
Taraczthal-Bahn	110

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1897 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	15·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·4
Eisenbahn Wien-Aspang	3·7
K. k. Staatsbahnen	3·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·8

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	103·9
Localbahn Potscherad-Wurzmes	62·5
Localbahn Postelberg-Laun	26·0
Friauler Bahn	22·5
Welser Localbahn	19·6
Localbahn Asch-Rossbach	19·0
Steyrthal-Bahn	18·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	16·1
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	14·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14·1
Kolomeaer Localbahnen	13·5
Bozen-Meraner Bahn	13·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	12·0
Gailthal-Bahn	11·2
Stauding-Stramberger Localbahn	10·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	9·2
Mühlkreis-Bahn	8·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	8·3
Neutitscheiner Localbahn	8·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	7·2
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	6·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·3
Kremsthal-Bahn	5·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·8
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	4·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4·2
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3·8
Murthal-Bahn	3·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·3
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghärts	3·0
Unterkrainer Bahnen	2·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	0·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·2

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) incl. der Zahnradbahn Csorba-Csorbató	8·7
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	1·2
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·2

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	41·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	46·4
Localbahn Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	33·0
Békés-Csánader Localbahn	21·0
Localbahn Borossebes-Menyháza	19·5
Torontaler Localbahnen	18·1
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	17·7
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	13·3
Localb. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	12·2
Budapester Localbahnen	11·3
Localbahn Zsebely-Csakovár	10·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	10·0
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	10·0
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	9·8
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	9·5
Localbahn Eperjes-Bartfeld	8·7
Matraer Vicinalbahnen	8·1

	%
Gölnitzthal-Bahn	8·1
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·4
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	7·2
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	7·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	6·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	5·6
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	5·1
Localbahn Budapest-Gran	5·1
Localbahn Ruma-Vrdnik	4·9
Localbahn Hermannstadt-Felek	4·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	4·5
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	4·5
Localbahn Felek-Fogaras	3·2
Localbahn Kaschau-Torna	3·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	3·2
Poprádthal-Bahn	3·1
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	2·9
Ungthal-Bahn	2·9
Bihárer Vicinalbahn	2·8
Localbahn Warasdin-Golubovec	2·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1·2
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1·2
Localbahn Száthmár—Nagybánya	1·0
Localbahn Steinamanger-Rum	0·6
Muranythal-Bahn	0·4
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·2
Localbahn Terret-Kowaszna	0·1

Die Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen weist für die ersten sechs Monate 1897 keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Vorjahre nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sechs Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	0·8
Böhmische Nordbahn	1·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·2
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·7

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·2
Localbahn Swoleňowes-Smečna	1·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·6
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·6
Böhmische Commercialbahnen	3·2
Localbahn Plan-Tachau	3·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3·8
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·5
Localbahn Dolina-Wygoda	4·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	5·0
Localbahn Beneschau-Wlaschim	6·1
Localbahn Wotic-Selčan	6·4
Localbahn Auspitz	9·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	10·0
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	10·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	12·3
Mährische Westbahn	12·7
Kuttenberger Localbahn	14·8
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	14·8
Bukowinaer Localbahnen	15·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	25·6
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	27·9
Valsugana-Bahn	29·0
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	29·6

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	0·3

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	0·2
Békéser Comitatsbahnen	0·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	0·5
Löcsethal-Bahn	1·1
Holics-Gödinger Localbahn	3·0
Zsitvathal-Bahn	3·1
Számosthal-Bahn	3·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·1
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	4·8
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	4·9
Localbahn Körös-Belovár	5·1
Haromszéker Localbahnen	6·4
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	6·7
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	6·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·8
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	7·0
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	7·2
Zagorianer Bahn	7·7
Szilágysager Eisenbahn	8·2
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	8·2
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	8·2
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	8·3
Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	8·9
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	10·6
Localbahn Máros-Ludas—Bistritz	11·8
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	11·8
Slavonische Localbahn	12·1
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	12·2
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	12·3
Csetnekthal-Bahn	12·7
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	13·2
Localbahn Vinkovce-Brčka	14·4
Székler Eisenbahn	14·9
Localbahn Nagy-Belics—Privigye	16·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	16·9
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	18·2
Taraczthal-Bahn	20·3
Localbahn Petroszény-Lupény	32·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

(Fortsetzung auf Seite 1634.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1897	1896	Im Monate Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.102	7.959	4,149.990	2,418.070	2,681.034	6,053.394	8,734.428	1.078	8,164.154	1.026	+ 5·1	8.066	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.886	8.644	750	3 996	4.746	316	3.433	229	+ 38 0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.642	2.242	1.863	2.909	4.772	207	3.899	170	+ 21·8	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	1.979	464	640	537	1.177	62	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	5.843	762	532	717	1.249	250	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	14.545	24.104	5.933	32.623	38.556	219	79.214	450	— 51·3	176	176
Čerčan-Modřan	16	. . .	2.530	1.731	484	1.486	1.970	123	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	654	7.378	85	4.729	4.814	602	5.158	644	— 6 5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.756	3.118	2.165	4.369	6.534	327	5.889	294	+ 11·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.901	506	1.438	635	2.073	130	1.705	107	+ 21·5	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.917	2.052	1.871	2 677	4.548	117	4.496	115	+ 1·7	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.523	3.175	1.744	3.765	5.509	178	5.343	172	+ 3·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8 050	3.427	1.861	2.690	4.551	303	4.426	295	+ 2·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	2.139	633	491	781	1.272	159	972	121	+ 33·1	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.335	2.710	231	2 268	2 499	76	3.562	108	— 29·6	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	24 054	8.378	11.369	11 050	22.419	252	20.829	234	+ 7·7	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	9.160	2.857	3.047	3.068	6.115	278	2.248	102	+172·5	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	. . .	4.075	1.657	965	1.470	2.435	116	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	14.264	8.245	4.006	12 085	16 091	179	18.491	205	— 12·7	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.564	4.789	322	1.614	1.936	387	2.298	460	— 15·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.868	3.903	4.571	9.187	13.758	181	12.641	166	+ 9·0	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	3.285	549	628	588	1.216	87	1.248	89	— 2·2	14	14
Ostgalizische Localbahnen . . .	73	. . .	7.988	3.511	4.065	6.296	10.361	142	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.726	1.439	925	1.421	2.346	180	2.210	170	+ 5·9	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.196	1.350	153	712	865	79	272	25	+216·0	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.562	4.017	264	3.523	3.787	223	1.851	109	+104·6	17	17
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	9	. . .	4.562	331	3.838	537	4.375	486	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	9	. . .	7.638	1.213	1.340	1.000	2.340	260	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.716	1.218	791	1.008	1.799	180	1.679	168	+ 7·1	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	4.793	1.117	1.389	2.081	3 470	158	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	10.940	3.317	3.037	7.466	10 503	328	8.401	263	+ 24·7	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	29.162	15.825	13.670	36 583	50.253	375	47.657	356	+ 5·3	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	25.352	1.383	9.322	4.217	13.539	215	14.920	237	— 9·3	63	23
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.216	1.116	1.346	1.029	2.375	215	3 098	282	— 23·8	11	11
Welser Localbahn	54	54	17.774	7.616	4.645	5.822	10.467	193	8.108	150	+ 28·6	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	10.205	17 779	3.037	6.090	9.127	537	8.893	521	+ 3·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	10.103	2 923	2.435	5.243	7.678	274	6.009	215	+ 27·4	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3 840	1.230	1.175	1.506	2.681	158	2.767	163	— 3·1	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	8.183	1.157	1.909	1 869	3.778	145	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.689	22.266	339	8.477	8.816	1 102	9.732	1.217	— 9·4	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	3.351	1.202	1.137	1.209	2.346	123	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 962	4.307	751	4.427	5.178	216	5.782	241	— 10·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.013	4.826	126	2.383	2 509	502	1.966	393	+ 27·7	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	209.869	730.800	54.807	493.284	548.091	5.426	545.943	5.405	+ 0·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	230 536	164.153	97.278	247.702	344.980	1.078	339.951	1.062	+ 1·6	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	93.275	185.636	69.338	219.021	288.359	1.550	278.559	1.498	+ 3·5	186	186
Linie lit. B	236	236	202.049	268.815	141.902	356.400	498.302	2.111	473.402	2.006	+ 5·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	49.385	56.164	19.736	108.709	128.445	1.411	125.987	1.384	+ 1·9	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate: 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
7,526.161	13,791.608	11,526.705	35,687.868	47,214.573	5.854	11,510.519	32,839.350	44,349 869	5.572	+ 3·5	11.708	11.144	incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
36.981	41 823	3 978	18.141	22.119	1.475	3.560	15.040	18.600	1.240	+ 19·0	2.950	2 480	Asch-Rossbach
22.060	9 791	9.240	16.044	25.284	1.099	9.140	17.809	26.949	1.171	— 6·1	2 198	2.342	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
13.943	4.038	3.289	5.742	9.031	475	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	950	. . .	Hliboka-Sereth
20.416	3.009	1.138	3.954	6.092	1.218	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.436	. . .	Itzkany-Suczawa
91.954	169.881	38.869	237.780	276.649	1.571	43.904	283.668	327.572	1 861	— 15·6	3.142	3.722	Bukowinaer Localb.
8.281	5.406	1.530	4 476	6.006	429	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	858	. . .	Cerčan-Modřan
1.326	38.576	195	25.607	25.802	3.225	. . . .	27.106	27.106	3.388	— 4·8	6.450	6.776	Dolina-Wygoda
32.431	16.745	10.578	24 180	34.758	1.738	10.662	23 443	34.105	1.705	+ 1·9	3.476	3.410	Fehring-Fürstenfeld
30.601	3.798	6.715	4.635	11.350	709	6.248	3.019	9.267	579	+ 22·5	1.418	1.158	Friauler Bahn
40.948	10.865	10.253	14.123	24.376	625	10.604	13.286	23.890	613	+ 2·0	1.250	1.226	Fürstenfeld-Hartberg
25.024	15.427	7.758	20.167	27.925	901	8.648	16.451	25 099	810	+ 11 2	1.802	1.620	Gailthal-Bahn
34.631	16.405	8.033	14.689	22 722	1.515	7.986	15.017	23 003	1.534	— 1 2	3.030	3.068	Gleisdorf-Weiz
12.538	3.967	2.155	4 386	6.541	818	1.880	4.492	6.372	796	+ 3·0	1.636	1.592	Göpfritz-Gr. Sieghارts
10.620	22.203	1.770	21 533	23.303	706	1.913	18 255	20.168	611	+ 13·5	1.412	1.222	Kolomeaer Localbahnen
103.073	40.965	60.084	59.617	119.701	1.345	60.691	57 884	118.575	1.332	+ 1·0	2.690	2.664	Lemberg-Bełzec
27.415	9.393	8.598	8.965	17.563	798	6.604	2.034	8.638	393	+ 103·1	1.596	786	Lemberg (Klep.)-Janów
22.653	9.456	5.549	11.105	16.654	793	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.586	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
66.920	46.289	19.425	71.490	90.915	1.010	21.607	82.522	104.129	1.157	— 12·7	2.020	2.314	Mährische Westbahn
11.874	26.245	1.469	9 613	11 082	2.216	1.602	10.707	12.309	2.462	— 10 0	4.432	4.924	Mösel-Hüttenberg
61.934	21.238	22.538	48.074	70.612	929	21.871	46.313	68.184	897	+ 3·6	1.858	1.794	Murthal-Bahn
13.388	2.565	2.583	3.275	5.858	418	2.637	3.322	5.959	426	— 1·9	836	852	Nakři-Netolitz–Netolitz
25.325	17.345	12.642	34.113	46.755	640	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.280	. . .	Ostgalizische Localb.
18.513	6.514	4.710	8.898	13.608	1.047	4.786	9 346	14.132	1.087	— 3·7	2.094	2.174	Plan-Tachau
5.550	8.431	1.022	5.701	6.723	611	1.235	4.098	5.333	485	+ 26·0	1.222	970	Postelberg-Laun
9.350	31.931	1.508	21.202	22.710	1.336	1.578	12.390	13.968	822	+ 62·5	2.672	1.644	Potscherad-Wurzmes
4.562	331	3.838	537	4.375	2.183	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	4.376	. . .	Rakonitz-Pl.-Petschau
23.326	7.481	3.715	6.402	10.117	1.124	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.248	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
16.813	7.487	4.069	7.028	11.097	1.110	4.569	6 451	11.020	1.102	+ 0·7	2.220	2.204	Schwarzenau-Waidhofen
19.555	6 380	5.549	12.222	17.771	807	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.614	. . .	Schwarzenau-Zwettl
51.938	21.278	14.668	34.126	48.794	1.525	13.296	28.711	42.007	1.313	+ 16·1	3.050	2.626	Strakonitz-Winterberg
153.001	95.908	70.434	216.111	286.545	2 138	71.972	207.718	279.690	2 087	+ 2·4	4 276	4.174	Unterkrainer Bahnen
125.152	7.294	48.894	19.110	68.004	1.079	26.218	8.752	34 970	1.520	— 29·0	2.158	3.040	Valsugana-Bahn
19.089	7.579	4.725	8.520	13.245	1.204	4.901	7.236	12.137	1.103	+ 9·2	2.408	2.206	Vöcklabruck-Kammer
85.523	35.703	24.668	30.295	54.963	1.017	25.691	20.231	45.922	850	+ 19·6	2.034	1.700	Welser Localbahnen
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
47.110	100.420	16.111	44.784	60.895	3.582	17.126	46.941	64.067	3.769	— 5·0	7.164	7.538	Ebenfurther Eisenb.
51.238	11.389	11.294	18.197	29.491	1.053	11 776	15.452	27.228	972	+ 8·3	2 106	1.944	Wodňan-Prachatitz
17.813	8.021	5.706	9.956	15.662	922	5.423	11.333	16.756	985	— 6·4	1.844	1.970	Wotic-Selčan
32.329	7 032	7.261	10.133	17.394	669	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.338	. . .	Ybbsthalbahn
12.378	153 556	1.546	58.565	60.111	7.514	1.397	60.306	61.703	7.713	— 2 6	15.028	15.426	Zeltweg-Fohnsdorf
15.967	5.588	5.259	8 013	13.272	698	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.396	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
13 493	27.291	3.267	22.704	25.971	1.082	3.592	33.363	36.955	1.536	— 29·6	2.164	3 072	Časlau-Zawratetz
4.776	31 811	610	14 895	15.505	3.101	598	14.339	14.937	2.987	+ 3·8	6.202	5.974	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,045.788	4,438 269	228.216	2,824.692	3,052.908	30.226	222.546	2,789.620	3,012.166	29.823	+ 1·3	60.452	59.646	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,150 397	972.390	461·003	1,578.615	2,039.618	6.374	475.037	1,584 629	2,059.666	6.436	— 1·0	12 748	12.872	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
407.954	1,240.606	255 836	1,468.459	1,724.295	9.270	255.948	1,453.433	1,709.381	9 190	+ 0·9	18.540	18.380	Linie lit. A
737.656	1,832.692	413.067	2,510.898	2,923.965	12 390	402.070	2,372.345	2,774.415	11 756	+ 5 4	24.780	23.512	Linie lit. B
227.321	379.954	89.424	724.874	814.298	8.948	89.206	731 687	820.893	9.021	— 0·8	17.896	18.042	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1897	1896	Im Monate Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,031.662	964.827	650.237	2,146.342	2,796.579	2.699	2,911.173	2.810	— 4·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	100.101	41.715	22.767	44.650	67.417	240	66.717	237	+ 1·3	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	59.655	105.625	32.458	203.547	236.005	3.688	214.878	3 357	+ 9·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	19.102	59.728	4.111	31.820	35.931	2.395	37.039	2.469	— 3·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	391.564	240.972	261.957	641.465	903.422	1.439	913.223	1.454	— 1·0	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	168.062	258.790	90.710	410.009	500.719	1.626	503.098	1.633	— 0·4	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	890.791	577.054	579.014	1,471.489	2,050.503	1.501	2,112.987	1.547	— 3·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	31.413	21.762	8.834	16.717	25.551	774	31.481	954	— 18·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,758.599	398.367	1,134.520	2,124.057	3,258.577	2.154	3,186.021	2.106	+ 2·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	66.080	. . . .	9.845	. . . .	9.845	2.461	10.061	2.515	— 2·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	202.689	130.558	77.593	201.677	279.270	980	294.270	1.033	— 5·1	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	133.634	42.580	44.849	43.855	83.704	996	80.601	905	+ 10·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	34.099	58.013	11.844	67.538	79.382	1.221	71.278	1.097	+ 11·3	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.527	1.291	595	700	1.295	185	1.161	166	+ 11·5	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	30.455	22.216	8 040	22.899	30.939	160	28.132	146	+ 9·6	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.251	7.738	14.576	13.510	28.086	906	25.781	831	+ 9 0	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.480	1.248	1.079	2.721	3.800	152	4.038	162	— 6·2	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.907	1.003	1.483	1.781	3.264	131	3.189	128	+ 2·3	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	30.923	9.480	12.681	12.517	25.198	360	22.421	320	+ 12·5	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.835	2.621	1.176	1.628	2.804	934	3.119	1.110	— 15·9	3	3
Localbahn Melnik-Mšeno	6	. . .	1.048	193	464	279	743	124	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.207	1.086	5.730	3.220	8.950	372	7.987	333	+ 11·7	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	14.503	1.483	7.861	6.466	14.327	247	10.909	188	+ 31·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.504	5.182	1.977	3.910	5.887	736	5.539	692	+ 6·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.943	1.403	959	2.342	3.301	220	3.870	258	— 14·7	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	4.331	882	1.371	1.229	2.600	104	1.991	80	+ 30·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	43.577	12 355	15 048	12.482	27.530	810	32.364	952	— 14·9	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	. . .	3.774	2.762	1.147	2.409	3.556	94	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	11.055	3.547	3.655	2.775	6.430	257	6.201	248	+ 3·6	25	18
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	24.830	2.311	17.555	3.783	21.338	318	20.410	305	+ 4·5	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	16.970	2.801	7.637	4.200	11.837	359	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.326	30.170	1 828	21.429	23.257	1.292	21.577	1.199	+ 7·7	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	15.366	5.068	5.630	5 340	10.970	229	9.555	199	+ 15·1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	1.132	3.384	223	2.087	2.310	330	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.258	20.812	210	16.191	16.401	1.640	14.151	1.415	+ 15·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.967	7.099	2.087	8.530	10.617	272	15.888	407	— 33·2	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	13.618	5.361	4.219	4.916	9.135	186	8.350	170	+ 9·4	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.529	1.711	591	2.670	3.261	408	2.948	369	+ 10·6	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	123.163	5.255	12.034	3.236	15.270	1.527	14.074	1.407	+ 8·5	10	10
Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	84.826	2.139	6.657	1.226	7.883	1.126	6.539	934	+ 20·6	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	244.064	392	35.985	694	36.679	873	34.417	819	+ 6·6	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	78.102	. . . .	8 833	. . . .	8.833	736	7.386	616	+ 19·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	208.811	. . . .	18.970	. . . .	18 970	2.710	16.164	2.309	+ 17·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	187.501	. . . .	15.481	. . . .	15.481	2.580	13.652	2.275	+ 13·4	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	38.828	5.008	8.630	4.044	12.674	905	9.710	693	+ 30·6	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	67.163	27.645	7.771	11.885	19.656	1.092	22.450	1.247	— 12·4	18	18
Summe	17.048	16.602	11,467.270	7,107.722	6,325.707	15,268.918	21,594.625	1.267	21,033.993	1.267	0	16.952	16.555

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897				1896				Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1897	1896	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
4,954.750	5,898.073	3,051.417	13,770.869	16,822.286	16.238	3,049.646	13,888.897	16,938.543	16.350	— 0·7	32.476	32.700	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
525.681	241.499	114.817	247 779	362 596	1.290	112.816	244.209	357.025	1.271	+ 1·5	2.580	2 542	Localbahnen
314.711	604.876	150.720	1,150.712	1,301.432	20.335	144 481	981 183	1,125.664	17.588	+ 15 6	40.670	35.177	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
65.730	378.177	14.019	205.201	219.220	14 615	12.397	188.908	201.305	13.420	+ 8·9	29.230	26 840	Leoben-Vordernberger
1,795.285	1,440.682	1,161.578	3,705.967	4,867.545	7.751	1,174.085	3,931.141	5,105.226	8.129	— 4·7	15.502	16.258	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
816.345	1,640.006	443.084	2,519.978	2,963 063	9.620	456 600	2,624.633	3,081.233	10.004	— 3·8	19.240	20.008	Ergänzungsnetz
4,078.428	3,991.319	2,692.765	9,384.326	12,077.091	8.841	2,830.828	9,436.185	12,267.013	8.980	— 1·6	17.682	17.960	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
174.070	139.493	44.828	115.844	160.672	4.869	46.904	121.384	168.288	5.100	— 4·5	9.738	10.200	Ostrau-Friedlander Eb.
7,116 029	2,411.272	5,187.192	12,732.397	17,919.589	11.884	5,115.271	12,668.615	17,783.886	11.754	+ 0·8	23.688	23.508	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
133.054	. . . . .	20.002	. . . . .	20.002	5.001	20.792	. . . . .	20.792	5.198	— 3·8	10.002	10.396	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
888.350	811.195	328.983	1,298.220	1,627.203	5 709	341.052	1,323.355	1,664.407	5.840	— 2·2	11.418	11.680	Südnordd. Verbindgsb.
530.854	212.805	167.022	227.242	394.264	4.429	165.554	214.578	380.132	4.271	+ 3·7	8.858	8.542	Wien-Aspang Bahn
151.168	329.884	49.535	391 299	440.834	6.782	50.175	395.869	446.044	6.862	— 1·2	13 564	13.724	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
28.988	7.783	3.156	4.653	7.809	1.116	3.079	5.522	8.601	1.229	— 9·2	2.232	2.458	Auspitzer Localbahn
160.832	123.773	44 289	137.805	182.094	943	42.011	146.009	188.020	974	— 3·2	1.886	1.948	Böhm. Commercialb.
149.846	48.456	101.074	81.881	182 955	5.901	95.429	66.484	161.913	5.223	+ 13 0	11.803	10.446	Bozen-Meraner Bahn
12.355	8.298	5.539	15 078	20.617	825	5.610	17.510	23 120	925	— 10·8	1.650	1.850	Deutschbrod-Humpoletz
16.772	8.667	6.030	14.527	20 557	822	5.800	15.730	21.530	861	— 4.5	1.644	1.722	Gr.-Priesen-W.-Auscha
125 091	58.565	45.505	74.957	120.462	1.721	45.520	68 699	114.219	1.632	+ 5·5	3.442	3.264	Kremsthal-Bahn
62.134	20.187	6.579	8.040	14.619	4.873	5.193	11.967	17.160	5.720	— 14 8	9.746	11.440	Kuttenberger Localb.
1.048	378	464	469	933	467	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . .	934	. . .	Localb. Melnik-Mšeno
53.254	9.225	40.154	14.027	54.181	2.257	35.057	12.409	47 466	1.978	+ 14·1	4 514	3.956	Mori-Arco-Riva a. G.
59.673	9.045	34.835	38.269	73.104	1.260	34.349	33.040	67.389	1.162	+ 8·4	2.520	2.324	Mühlkreis-Bahn
57.027	33.047	10 271	24.556	34.827	4.353	10.139	22.053	32.192	4.024	+ 8·2	8.706	8.048	Neutitscheiner Localb.
15.910	8.570	4.734	11.732	16.466	1.098	4.697	18.143	22 840	1.523	— 27·9	2.196	3.046	Reichenau a/K.-Solnitz
17.797	4.872	5.858	6.321	12.179	487	5.225	5.661	10.886	435	+ 12·0	974	870	Radkersburg-Luttenbg.
229.393	73.335	80.897	72 565	153.462	4.514	89.270	85.782	175.052	5.149	— 12·3	9.028	10.298	Reichenberg-Gablonz-T.
6.164	3.425	1.888	3.128	5.016	502	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.004	. . .	Saitz-Göding
48.201	16.222	16.842	14 575	31 417	1.256	12.498	9.199	21.697	1.205	+ 4·2	2.512	2.410	Salzburg-Lamprechtsh.
69 519	13.993	38 951	21.566	60.517	903	40 221	21.301	61 522	918	— 1·6	1.806	1.836	Salzkammergut-Localb.
35.134	9.369	14.811	11.065	25.876	1.848	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	3.696	. . .	Schneebergbahn
45.790	158.322	9.485	109.737	119.222	6.623	8.546	99 396	107.942	5.997	+ 10·4	13.247	11.994	Stauding-Stramberger
73.241	28.532	24.710	33.960	58.670	1.222	21.592	28.059	49.651	1.034	+ 18·2	2.444	2.068	Steyrthal-Bahn
4.090	13.544	811	8.633	9.444	1.349	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.698	. . .	Stramberg-Wernsdorf
11.707	130.948	1.087	93.356	94.443	9.444	1.040	94.664	95.704	9.570	— 1·3	18.889	19.141	Swoleňowes-Smečna
30.662	50.981	10.761	59.478	70.239	1.801	11.875	82.561	94 436	2.421	— 25·6	3.602	4.842	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
54.924	32.799	14.722	30.517	45.239	923	14.408	27.779	42.187	861	+ 7·2	1.946	1.722	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
5.555	9.113	923	14.505	15.428	1.929	802	13.647	14.449	1.806	+ 6·8	3.858	3.612	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
462.187	33.159	44.736	20.924	65.660	6.566	43.392	19.426	62.818	6.282	+ 4·5	13.132	12.564	Brünner Localeisenb.-G.
436.326	11.266	34 706	5.993	40.699	5.814	31.950	3.640	35.590	5.084	+ 14·4	11.628	10.168	M.-Ostrau-Witkowitz
1,113.924	2.028	151.045	3.602	154.647	3.682	145.519	4.257	149.776	3.566	+ 3 3	7.364	7.132	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
293.730	. . . . .	36.217	. . . . .	36.217	3.018	34.569	. . . . .	34.569	2 881	+ 4·8	6.036	5.762	Innsbruck-Hall i. T.
843.880	. . . . .	69.308	. . . . .	69.308	9.901	69.115	. . . . .	69.115	9.874	+ 0·2	19.802	19.748	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
772.233	. . . . .	61.903	. . . . .	61.903	10 317	56.196	. . . . .	56.196	9.366	+ 10 2	20.634	18.732	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
86.801	24.718	17.178	19.162	36.340	2.595	14.987	19.211	34.198	2.442	+ 6·3	5 190	4.884	Salzburger Eisenb. u. Tr.
324.508	113 390	35.864	42 055	77.919	4.329	34.879	56.628	91.507	5.084	— 14 8	8.658	10 168	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
49,790.246	42,937.665	27,853.790	92,761.484	120,615.274	7 115	27,812.610	89,905.833	117,718.443	7.111	+ 0 1	14.230	14.222	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1897	1896	Im Monate Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende Juni 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.621·5	7.558·6	2,811.600	1,570.900	2,040.000	5,382.400	7,422.400	974	7,760.035	1.027	— 5·2	7588·7	7558·6
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	14.400	18.700	6.500	30 000	36.500	536	35.089	515	+ 4·1	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	3.000	10.000	6.000	16.000	147	15.949	147	0	108·6	108·6
Baja-Zombor-Neusatz	145	145	24.000	2.500	12.000	5.000	17.000	117	15.987	110	+ 6·4	145	145
Balaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.800	1.900	2.400	2.700	5.100	86	5.050	85	+ 1·2	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	9.000	2.200	4.500	4.500	9.000	109	7.089	86	+ 26·7	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.000	1.400	2.500	2.800	5.300	108	4.769	97	+ 11·3	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	22.000	4.500	11.000	9.000	20.000	152	20.516	156	— 2·6	131·9	131·
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	4.200	700	2.100	1.500	3.600	62	. . . . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn . . .	48·5	43·4	15.000	6.000	7.500	12.000	19.500	402	15.318	353	+ 13·9	48·5	43·
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	8.400	2.900	4.200	3.600	7.800	123	7.808	124	— 0·8	63·2	63·
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.200	1.300	400	2.600	3.000	126	3.545	149	— 15·4	23·8	23·
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	15.000	3.000	7.500	6.000	13.500	99	16.104	119	— 16·8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	11.000	1.900	5.500	3.800	9.300	164	9 108	160	+ 2·5	56·8	56·
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	4.600	500	2.300	1.000	3.300	84	2.845	72	+ 16·7	39·3	39·
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	. . .	9.600	2.300	4.800	4.700	9.500	89	. . . .	. . .	. . .	106·4	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.000	1.000	3.000	2.000	5.000	96	4.332	83	+ 15·7	51·9	51·
Garamberzencze-Léva-Localb. .	66·1	. . .	7.200	1.200	3.600	2.400	6.000	91	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	6.200	4.300	3.100	9.500	12.600	251	12.239	244	+ 2·9	50·2	50·
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	23.000	4.500	11.500	9.000	20 500	291	19.098	271	+ 7·4	70·4	70·
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	18.000	4.500	9.000	9.000	18.000	154	20.366	174	— 11·5	116·7	116·
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	37·4	4.000	1.800	2.000	3.500	5.500	131	6.182	165	— 20·6	42·1	37·
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	26.000	8.500	13.000	17.000	30.000	254	32.800	277	— 8·3	118·3	118·
Hegyes-Feketehegy-Palanka . .	55·6	. . .	5.400	600	2.700	1.300	4.000	72	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.000	1.500	2.000	1.500	3.500	109	3.321	103	+ 5·8	32·2	32
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	2.500	300	800	300	1.100	92	1.090	92	0	11·9	11
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	2.400	400	600	400	1.000	80	953	76	+ 5·3	12·5	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.600	300	800	600	1.400	53	1.975	75	— 29 3	26·2	26
Kaposvár-Fonyod	54	. . .	3.600	500	1.800	1.000	2.800	52	. . . .	. . .	. . .	54	. . .
Karzczag-Tiszafüred	44·4	44·4	3.800	400	1.900	800	2.700	61	2.692	60	+ 1·7	44·4	11
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	9.600	4.100	4.800	8.200	13.000	220	10.520	178	+ 23·6	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	38·5	38·5	3.200	300	1.600	700	2.300	60	2.263	59	+ 1·7	38·5	38
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb. .	30·4	. . .	1.400	500	700	1.000	1.700	56	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.000	1.700	2 000	3.500	5.500	121	5.060	111	+ 9·1	45·5	45·
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	5.000	1.300	2.500	2.500	5.000	154	5.351	165	— 6·7	32·4	32·
Komló-Bákocza-Felsömindszent .	18·9	. . .	1.400	800	700	1.600	2.300	122	. . . .	. . .	. . .	5·1	. .
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. .	5.000	300	2.500	600	3.100	58	. . . .	. . .	. . .	53·2	. .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	2.800	900	1.400	1.800	3.200	144	3.829	172	— 16·3	22·2	22
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.000	1.100	2.000	2.200	4.200	38	5.027	46	— 17·4	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	6.000	1.700	3.000	3.500	6.500	201	6.449	200	+ 0·5	32·3	32
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	13.000	3.800	6.500	7.500	14.000	105	13.062	98	+ 7·1	132·9	132
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	1.600	300	800	600	1.400	92	1.247	82	+ 12·2	15·3	15
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.000	3.600	1.500	7.500	9.000	220	6.462	158	+ 39·2	40·9	40
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	2.600	500	1.300	1.000	2.300	81	2.631	93	— 12·9	28·4	11
Neógráder Comitatsbahnen . .	112·4	. . .	18.000	2.700	9.000	5.500	14.500	129	. . . .	. . .	. . .	112·4	. .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	7.400	3.000	3.700	6.000	9.700	170	7.258	127	+ 33·9	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	. . .	2.600	300	1.300	600	1.900	52	. . . .	. . .	. . .	36·4	. .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	32·6	. . .	3.000	100	1.500	300	1.800	55	. . . .	. . .	. . .	32·6	. .
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	6.000	1.000	12.000	13.000	718	20.206	1.116	— 35·7	18·1	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	13.800	1.300	4.200	2.500	6.700	152	8.587	195	— 22·1	44·1	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	6.000	5.000	3.000	10.000	13.000	376	14.059	406	— 7·4	34·6	34
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	203·1	129·5	16.000	3.500	8.000	7.000	15.000	74	7.085	55	+ 34·5	203·1	129
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.200	200	1.300	1.500	86	1.725	99	— 13·1	17·4	17
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.000	5.800	6.500	11.500	18.000	149	23.527	194	— 23·2	121·1	121
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.600	1.700	2.300	2.000	4.300	91	3.694	78	+ 16·7	47·1	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	13.000	3.000	6.500	6.000	12.500	239	12.839	245	— 2·5	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	4.200	200	1.400	300	1.700	81	1.771	84	— 3·6	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	8.000	3.300	4.000	6.500	10.500	174	11.783	195	— 10·8	60·4	60
Székesféhervár-Sárbogárd . . .	11·4	. .	200	100	100	100	200	18	. . . .	. . .	. . .	1·9	. .
Szekler Bahn	35·3	35·3	5.600	1.500	2.800	3.000	5.800	164	8.447	239	— 31·4	35·3	35
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	10.600	5.500	4.700	11.000	15.700	168	15.440	166	+ 1·2	93·2	93
Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely .	34·6	34·6	7.400	500	3.700	1.000	4.700	136	4.855	140	— 2·9	34·6	34
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.000	3.300	5.500	6 500	12.000	111	13.983	130	— 14·6	107·8	107

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
,200.600	9,241.900	9,717.169	32,220.142	41,937.311	5.527	10,769.097	31,076.230	41,845 327	5.514	+ 0·2	11.054	11 028	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
77.600	120.000	35.200	192.300	227 500	3.341	36.289	191.810	228 099	3.349	— 0·3	6.682	6.698	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
117.000	19.900	58.500	39 500	98.000	902	61.927	34.873	96.800	891	+ 1·2	1.804	1.782	Bács-Bodrogher Com. B.
136.000	18 000	68.000	36.000	104.000	717	62.977	35.907	98.884	682	+ 5·1	1.434	1.364	Baja-Zombor-Neusatz
28.400	11.400	13.200	16 200	29.400	496	14.395	14.222	28 617	482	+ 2·9	992	964	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
51 200	14.000	25.600	28.000	53.600	648	21.327	22.837	44.164	534	+ 21·4	1.296	1.068	Békés-Csanáder Bahn
27.800	10.900	13 900	21.600	35.500	723	13.276	22.319	35.595	725	— 0·3	1.446	1.450	Békéser Comitatsbahnen
120.600	26.400	60.300	52.700	113.000	857	59.885	50.157	110.042	834	+ 2·8	1.714	1.668	Biharer Vicinalbahn
23.200	4.600	11.600	9.200	20.800	360	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	720	. . .	Boldvathalbahn
75.000	30.000	37.500	60.000	97.500	2.000	31.728	50.879	82 607	1.903	+ 5·1	4.000	3.806	Budapest-Gran Localb.
40.800	19.100	20 400	23.000	43.400	687	24.791	20.454	45.245	716	— 4·1	1.374	1.432	Budapest-Lájosmizse
7.800	7 200	2.600	14.400	17.000	714	2.767	16 718	19.485	818	— 12·7	1.428	1.636	Csetnekthal-Bahn
84.600	21.800	41.800	43.400	85 200	626	41.816	51.165	92.981	683	— 8·3	1.252	1.366	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
54.600	15.200	27 300	30.300	57.600	1.014	26.567	27.086	53.653	944	+ 7·4	2.028	1.888	Debreczin-Hajdu-Nánás
26.200	3.200	13.100	6.300	19.400	494	12.993	5.124	18.117	461	+ 7·2	988	922	Debreczin—Nagy-Léta
39.600	10.600	19.800	21.200	41.000	385	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	770	. . .	Fehereser und Tolnaer
30.200	6 900	15.100	13 200	28.300	545	16.468	10.940	27.408	528	+ 3·2	1.090	1.056	Felek-Fogaraser Bahn
30.800	9.000	15.400	17.900	33.300	504	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.008	. . .	Garamberzencze-Léva
34.600	27.500	17.300	55.900	73 200	1.458	17.463	51.913	69.376	1.382	+ 5·6	2.916	2.764	Gran—Almás-Füzitö
138.600	28.000	69.300	56.000	125.300	1.780	69.992	55.593	125.585	1.784	— 0·2	3.560	3 568	G. Kikinda-G. Becskerek
73.400	28.300	37.100	56.500	93.600	802	40.691	61.992	102.683	880	— 8 9	1.604	1.760	Grosswardein-B.-Vaskoh
21.600	8.900	10.800	17.800	28.600	679	12.330	16.918	29.248	782	— 13·2	1.358	1.564	Gyula-Feherv.-Zalathna
149.000	44.800	74.500	89.500	164.000	1.386	76.953	98.179	175.132	1.480	— 6·4	2.772	2.960	Háromszéker Localb.
29.800	9.500	14.900	18.900	33.800	608	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.216	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
25.800	6.800	12.900	12.100	25.000	776	14.422	9.456	23.878	741	+ 4 7	1.552	1.482	Hermannst.-Felek. Lb.
10.800	1.100	3 400	1.100	4.500	378	3.531	1.596	5.127	431	— 12·3	756	862	Hermannst.-N. Disznod
10.800	3.000	2.700	3.000	5.700	456	2.586	3.404	5.990	479	— 4·8	912	958	Hidegkut-Gyönk-Tamási
9.800	2.800	4.900	5.400	10.300	393	4.559	4.858	9.417	359	+ 9·5	786	718	Kaposvár-Mocsolad
19.200	5.600	9.600	9.900	19.500	361	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	722	. . .	Kaposvár-Fonyod
20.800	2.900	10.400	5.600	16.000	360	2.596	1.656	4.252	387	— 7·0	720	774	Karczag-Tiszafüred
48.000	27.200	24.000	54.200	78.200	1.323	24.086	51.666	75.752	1.282	+ 3·2	2.646	2.564	Kaschau-Torna
20.400	1.700	9.200	4.500	13 700	357	12.025	2.719	14.744	383	— 6·8	714	766	Kecskem.-Füllöpszállás
11.600	2.100	5.800	4.200	10.000	329	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	658	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
24.400	15.000	12.200	30.000	42 200	927	11.700	26.640	38.340	843	+ 10·0	1.854	1.686	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
26.400	7.500	13.200	14.900	28.100	867	16.069	13.548	29.617	914	— 5·1	1.734	1.828	Körös-Belovár Localb.
2.600	1.300	1.300	2.600	3.900	765	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.530	. . .	Komló-Bakócza-Felsöm.
22.600	3.800	11.300	7.500	18.800	353	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	706	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
17.000	6.700	8.500	13.200	21.700	977	8.419	17.673	26.092	1.175	— 16·9	1.954	2.350	Kun-Szt. Márton-Szentes
25.600	7.600	12.800	15 200	28 000	254	12.977	18.777	31.754	288	— 11·8	508	576	Máros-Ludás—Bistritz
36.000	10.900	18.000	21 800	39.800	1.232	18.743	21.044	39.787	1.232	— 0·0	2.464	2.464	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
60.400	20.500	30 200	40.900	71.100	535	28.404	37.418	65.822	495	+ 8·1	1.070	990	Matraer Vicinalbahnen
9.000	2.100	4.500	4.100	8.600	562	4.455	3.783	8.238	538	+ 4·5	1.124	1.076	Mezötur-Turkever E.
15.800	15.100	7.900	30.500	38 400	939	8.601	29 654	38 255	935	+ 0·4	1 878	1.870	Muránythalbahn
14.200	3.100	7.100	6.100	13.200	465	4.448	1.966	6.414	558	— 16·7	930	1.116	Nagy-Belicz—Privigye
84.600	17.100	42.300	36.200	76.500	681	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.362	. . .	Neógráder Comitatsb.
42.400	15.600	21.200	31 100	52.300	918	20.463	28.702	49 165	862	+ 6·5	1.836	1.724	Nyiregyháza-M.-Szalka
13.400	2.500	6 700	4.900	11.600	319	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	638	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
17.600	1.900	8.800	3.700	12.500	383	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	766	. . .	Pancsova-Petrovoszello
11.400	37.800	5.700	75.500	81.200	4.486	6.401	114.406	120.807	6.674	— 32·8	8.972	13.348	Petroszény-Lupény
76.300	7.700	24.400	15 200	39.600	898	25.284	18.973	44.257	1.004	— 10·6	1.796	2.008	Pressburg-Dunaszerdah.
27.800	26.000	13 900	51.800	65.700	1.899	21 403	49.039	70.442	2.036	— 6·7	3 798	4.072	P. Tenyö-K. Szt. Márton
71.000	17.300	35.500	34.500	70 000	345	20.376	17.544	37.920	293	+ 17·7	690	586	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
2.700	10.600	900	12 200	13 100	753	972	11 516	12.488	718	+ 4 9	1.506	1.436	Ruma-Vrdnik
70.800	35.400	35.400	70.800	106.200	877	38.201	82.624	120.825	998	— 12·1	1.754	1.996	Slavonische Localbahn
20.500	11.600	13 200	14 300	27.500	584	14.738	10 307	25 045	532	+ 9·8	1.168	1.064	Somogy-Szobb-Barcs
65.200	18.400	32.600	36.800	69.400	1.324	33.265	39.677	72.942	1.392	— 4·9	2.648	2.784	Steinamanger-Pinkafeld
22.600	1.300	8 000	2.200	10.200	486	8.003	2.134	10 137	483	+ 0·6	972	966	Steinamanger-Rum
51.600	19.200	25.800	38.200	64.000	1.060	22.794	40.547	63 341	1.049	+ 1·0	2 120	2.098	Száthmar-Nagybánya
200	100	100	100	200	105	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	210	. . .	Szekesféhervár-Sárbog.
31.200	11.400	15 600	22.800	38 400	1.088	18.486	26.650	45.136	1.279	— 14 9	2.176	2.558	Székler Bahn
53.100	27.800	23.200	55.400	78.600	843	20.868	52 601	73.469	788	+ 7·0	1.686	1.576	Szt. Lörincz—Slatina
43.800	3.200	21.900	6.400	28.300	818	21.664	6.789	28 453	822	— 0·5	1.636	1.644	Szentes-H.-M.-Vásárhely
61.400	25.700	30.700	51.200	81,900	760	31.919	57.361	89.280	828	— 8·2	1.520	1.656	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1897	1896	Im Monate Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende Juni 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taracztthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	370	11	— 18·2	32·9	32·
Temesvár—Buziás	30·6	. . .	4.000	300	2.000	600	2.600	85	. . . .	. . .	. . .	30·6	. .
Temesvár—Lippa-Radna	64	. . .	7.600	1.500	3.800	3.000	6.800	106	. . . .	. . .	. . .	11·6	. .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	9.000	1.000	4.500	2.000	6.500	103	5.232	83	+ 24·1	62·9	62·
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·6	. . .	2.600	300	1.300	600	1.900	40	. . . .	. . .	. . .	47·6	. .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.800	1.000	1.900	1.900	3.800	120	3.783	119	+ 0·8	31·6	31·
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.200	200	1.100	500	1.600	35	. . . .	. . .	. . .	45·3	.
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	9.600	1.500	4.800	3.000	7.800	92	6.512	77	+ 19·5	84 6	84·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.000	3.500	3.000	7.000	10.000	188	11.720	221	— 14 9	53·1	53·
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.200	600	1.100	1.100	2.200	60	1.808	50	+ 20·0	36·5	36·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	50.000	21.500	25.000	43.000	68.000	200	67.425	198	+ 1·0	340·2	340·
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	26.000	7.500	13.000	15.000	28.000	217	28·634	222	— 2·3	128·8	128·
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	2.600	4.000	1.300	8.000	9.300	216	3.498	133	+ 62·4	43·1	26·
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·3	48·3	3.600	500	1.800	1.000	2.800	58	1.754	36	+ 61·1	48·3	48·
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.400	1.300	1.800	2.600	4.400	99	4.087	92	+ 7·6	44·6	44·
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken incl. Localbahn Csorba-Csorbató	382·7	377·9	143.727	196.231	81.284	311.459	392.743	1.026	399.664	1.058	— 3·0	382·7	377·
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	7.268	36.158	3.277	47.021	50.298	744	55.521	821	— 9·4	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	58.689	30.843	19.081	41.039	60.120	502	71.577	598	— 16·1	119·8	119
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	159.169	198.665	214.079	480.420	694.499	986	681.550	968	+ 1·9	704·1	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	79.550	58.140	37.400	91.000	128.400	329	125.300	347	— 5·2	389·9	361
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.587	13 782	1.215	15.043	16.258	278	9.231	241	+ 15·4	58·4	38
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.135	2.828	450	2.160	2.610	124	2.710	129	— 3·9	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.708	21.466	4.256	29.611	33.867	275	31.353	255	+ 7·8	123·2	123
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	301.941	28.650	40.809	4.660	45 469	991	40.524	883	+ 12·2	45·9	45
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	117.315	4.210	9.789	965	10.754	1.344	3.777	472	+184·7	8	8
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	6.734	2.506	4.363	4.507	8 870	198	8.331	186	+ 6·5	44 9	44
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.420	13.628	820	12 291	13.111	397	14.963	453	— 12·4	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	10.516	888	2.719	1.398	4.117	237	3.951	227	+ 4·4	17·4	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.688	803	2.625	550	3.175	116	3 312	121	— 4·1	27·3	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.762	542	210	283	493	145	637	187	— 22·5	3·4	3
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	3.609	2.958	594	836	1.430	166	1.572	183	— 9·3	8·6	8
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	4 894	1.540	1.653	1 744	3.397	354	3.819	398	— 11·1	9·6	9
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.683	1.113	1.487	899	2.386	188	2.182	172	+ 9·3	12·7	12
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	9.711	10.297	1.960	13.222	15 182	262	16.850	291	— 9·9	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	3.884	4.254	2.002	10 847	12.849	152	20.965	248	— 38·7	84·6	84
N.-Lomnicz—Tatra-Lomn. (elekt.)	9·1	9·1	442	9	148	9	157	17	118	13	+ 30·8	1	1
Poprádthal-Bahn	14	14	8.419	4.448	2.345	3.265	5.610	401	5.851	418	— 4·1	14	14
Szamosthal-Bahn	226·4	226·4	28.005	11 867	22.069	27.931	50.000	221	55.669	246	— 10·2	226·4	22
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	2.501	2.161	541	1.073	1.614	147	1.936	176	— 16·5	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.349	1.495	535	1.017	1.552	167	1.201	129	+ 29·5	9·3	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	21	3.600	4	1.050	1.054	185	1.052	185	0	5·7	
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	42.643	20.361	22.143	38.633	60.776	283	48.358	224	+ 26·4	214·7	21
Ungthalbahn	42·9	42·9	9.200	9.900	2.602	11.373	13.975	326	13.611	317	+ 2·8	42·9	42
Summe	15.198	14.159	4,468.770	2,450.543	2,826.760	6,914.906	9,741.666	641	10,001.838	706	— 9·2	15.082	14.10
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	17.048	16.602	11,467.270	7,107.722	6,325.707	15,268.918	21,594.625	1.267	21,033.993	1.267	0	16.952	16.55
Summe der ungar. Eisenbahnen	15.198	14.159	4,468.770	2,450.543	2,826.760	6,914·906	9,741.666	641	10,001.838	706	— 9·2	15.082	14 10
Hauptsumme	32.246	30.761	15,936.040	9,558 265	9,152.467	22,183.824	31,336.291	972	31,035.831	1.009	— 3·7	32.032	30.65

Oesterreichische

Achenseebahn	6·31	6·31	5.479	215	5.087	498	5.585	. . .	5.309	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	7.054	6.113	8 775	. . .	8.775	. . .	6.876	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	38.711	37	13.116	139	13.255	. . .	9.879	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn	5·83	5·83	2.440	10	5 259	42	5.301	. . .	2.931	. . .	. . .	. . .	. .
Schneebergbahn (Puchb.-Baumg.)	7·2	7·2	3.514	4	4.059	115	4.174	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
3.000	600	1.200	600	1.800	55	1.541	727	2.268	69	— 20·3	110	138	Taraczthal-Bahn
17.600	3.000	8.800	5 800	14.600	477	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	954	. . .	Temesvár-Buzias
7.600	1.500	3.800	3.000	6.800	586	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.172	. . .	Temesvár—Lippa-Radna
49.200	7.000	24.600	14 000	38.600	614	21.308	12.800	34.108	452	+ 13·3	1.228	1.084	Temesvár-N. Szt. Miklos
15.400	2.600	7.700	5.100	12.800	269	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	538	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
21.400	6.800	10.700	13.400	24 100	763	10.253	13.084	23.337	739	+ 3·2	1.526	1.478	Ujszász-Jaszapáther E.
12.000	2.300	6.000	4.500	10.500	232	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	464	. . .	Ungarische Südostbahn
54.200	9.100	27.100	18.000	45.100	533	24.447	18.720	43.167	510	+ 4·5	1.066	1.020	Versecz—Kubin-Dunap
34.800	25.600	17.400	51.200	68.600	1.292	16.290	63.893	80.183	1.510	— 14·4	2.584	3.020	Vinkovce-Brčka
12.400	3.100	6.200	6.200	12.400	340	6.107	6.018	12.125	332	+ 2·4	680	664	Warasdin-Golubovec
276.000	125.000	138.000	250.000	388.000	1.141	135.877	247.745	383.622	1.128	+ 1·2	2.282	2.256	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
127.000	40.100	63.500	80 300	143.800	1.116	60 389	95.274	155.663	1.209	— 7·7	2.232	2.418	Zagorianer Bahn
13.600	12.500	6 800	24.900	31.700	736	5 066	16.982	22.048	838	— 12·2	1.472	1.676	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
20.800	3.400	10.400	6.900	17.300	358	9.244	6.430	15.674	325	+ 10·2	716	650	Zsebely-Csákovárer Lb.
22.600	9.600	10.300	19.100	29.400	659	10.816	19.481	30.297	680	— 3·1	1.318	1.360	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
689.691	1,223.196	364.798	1,991.937	2,356.735	6.158	362.654	1,778.864	2,141.518	5.667	+ 8·7	12.316	11.334	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken incl. L.B. Csórba-Csorbató
33.659	225.495	14.668	278.490	293.158	4.337	13.122	276.702	289.824	4.287	+ 1·2	8.674	8.574	Mohács-Fünfkirchner E.
321.755	218.984	99.467	296.970	396.437	3.310	96.645	289.396	386.041	3.222	+ 2·7	6.620	6.444	Raab-Oedenb.-Ebenf. E
1,058.842	1,146.708	859.093	2,859.105	3,718.198	5.281	825.745	2,845.142	3,670.887	5.213	+ 1·3	10.562	10 426	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
496.824	345.920	213.660	525.360	739.020	1.818	177.720	529.190	706.910	1.958	— 7·2	3 636	3.916	Arader u. Csánader E.
15.729	76.981	7.180	86.678	93 858	1.607	1.224	53.632	54.856	1.432	+ 12·2	3.214	2.864	Belišće-Kapelna (Slavon Drauthal)-Vicinalbahn
3.485	12.811	1.220	10.110	11.330	540	1.390	8.110	9.500	452	+ 19·5	1.080	904	Borossebes-Menyháza
28.464	102.926	24.254	128.732	152.986	1.242	23.077	129.842	152.919	1.240	+ 0·2	2.484	2 480	Barcs-Pakraczer E.
1,398.561	140.371	186.800	23 071	209.871	4.572	171.656	16.811	188.467	4.106	+ 11·3	9.144	8 212	Budapester Localb.
550.055	14.400	44.812	3.327	48.139	6.017	31 827	3.459	35 286	4.411	+ 36·4	12.034	8.822	Budapest-Szt. Lörincz
29.336	11.807	17.539	22.671	40.210	896	17.235	21.244	38.479	857	+ 8·7	1.792	1.714	Eperjes-Bartfeld
18.536	81.804	4.333	83.880	88.213	2.673	4.656	76.928	81.584	2.472	+ 8·1	5 346	4.944	Gölnitzthal-Bahn
49.563	7.060	12.419	9.632	22.051	1.267	12.015	8.856	20.871	1.199	+ 5·7	2.534	2.398	Güns-Steinamanger
76.882	20.494	15.389	5.811	21.200	778	15.300	3.995	19.295	707	+ 10·0	1.556	1.414	Haraszti-Ráczkev
9.433	5 127	1 143	2.977	4.120	1.212	1.295	2.962	4.257	1.252	— 3·0	2.424	2.504	Holics-Gödinger Localb
16.264	20 405	2.559	5.764	8.323	968	2.683	6.380	9 063	1.054	— 8·2	1.936	2.108	Késmark-Szepes-Bélá
19.437	9.120	6.416	9.940	16.356	1.704	6.515	12.037	18.552	1.933	— 11·8	3.408	3 866	Keszthély-B. Szt. György
21.832	6.489	6.376	5.292	11.668	919	6.333	5.459	11.792	929	— 1·1	1.838	1.858	Löcsethal-Bahn
45.580	61.382	8 809	81.000	89.809	1.548	11.656	84.708	96.364	1.661	— 6·8	3.096	3 322	Marmaroser Salzb. A.-G.
25.141	36.291	10 549	71 926	82 475	975	11.969	89.606	101.575	1.201	— 18·2	1.950	2.402	Nagy-Károly-Somkuti
412	9	148	9	157	157	70	48	118	118	+ 33·0	314	236	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
38.405	31.730	10.114	21.641	31.755	2.268	10.146	20.652	30.798	2.200	+ 3·1	4.536	4.400	Poprádthal-Bahn
160.667	79.276	116.669	190.579	307.248	1.357	116.020	201.778	317.708	1.404	— 3·4	2.714	2.808	Számosthal-Bahn
11.069	14.071	2.382	6.399	8.781	798	2.441	7.115	9.556	869	— 8·2	1.596	1.738	Szepes-Béla-Podolin
11.802	7.395	2.517	5.090	7.607	818	1.972	3.394	5.366	577	+ 41·8	1.636	1.154	Szep. Olaszi-S.Varalja
89	21.600	16	6.300	6.316	1.108	9	6.300	6.309	1.107	+ 0·1	2.216	2.214	Terret-Kowaszna
292.194	95.076	123.494	198.276	321.770	1.498	106.208	166.123	272.331	1.268	+ 18·1	2.996	2.536	Torontaler Localb.
45.240	43.620	13.853	58.747	72.600	1.692	13.124	57.454	70.578	1.645	+ 2·9	3.384	3.290	Ungthalbahn
23,974.377	14,487.248	13,509.346	41,480.756	54,990.102	3.646	14,242.235	39,927.385	54,169.620	3.842	— 5·1	7.292	7.684	**Summe**
													Recapitulation.
49,790.246	42,937.665	27,853.790	92,761.484	120,615.274	7.115	27,812 610	89,905.833	117,718.443	7.111	+ 0·1	14.230	14.222	**Se. d. österr. Eisenb.**
23,974.377	14,487.248	13,509 346	41,480.756	54,990.102	3.646	14,242.235	39,927.385	54,169.620	3.842	— 5·1	7.292	7.684	**Se. d. ungar. Eisenb.**
73,764.623	57,424.913	41,363.136	134,242.240	175,605.376	5.482	42,054.845	129,833.218	171,888.063	5.607	— 2·2	10.964	11.214	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
5.479	215	5.087	498	5.585	. . .	4.418	891	5.309	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
7.054	6.113	8.775	602	9.377	. . .	6.278	598	6.876	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
56.929	62	23.093	190	23.283	. . .	21.802	47	21.849	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
2.440	10	5.259	42	5.301	. . .	2.931	. . . . .	2.931	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
3.514	4	4.059	115	4.174	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1897	1896	Im Monate Juni 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau*	8·03	8·03	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	54.682	...	5.852	...	5.852	...	5.127	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	12.296	...	1.663	...	1.663	...	1.337	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·33	8·33	432.095	...	23.537	...	23.537	...	20.586	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Süd-bahn-Gesellschaft)	4·43	4·43	66.080	...	9.845	...	9.845	...	10.661	...	...	...	...
Prager elektr. Strassenbahn	5·6	5·6	30.961	...	1.155	...	1.155	...	...	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)*	1·37	1·37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	2·1	111.569	...	7.530	...	7.530	...	3.886	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·93	8·22	81.714	...	9.690	...	9.690	...	6.599	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	33.694	...	823	...	823	...	814	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	16.767	12	2.291	12	2.303	...	1.727	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	20.779	...	2.119	...	2.119	...	2.104	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12.231	2 953	5.557	10.633	17.190	164	20.236	192	— 14·6	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

*Für den Monat Juni 1897 wurde kein Betriebsausweis eingesendet.

Staatseisenbahnbetrieb.

Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen zeigen pro Juni 1897, im Vergleiche mit den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz und Mehreinnahme von 228.632 Personen und fl. 90.084.

Hievon kommen auf die westlichen Staatsbahnen 182.166 Personen und fl. 77.354 und auf die Staatsbahnen in Galizien 46.466 Personen und fl. 12.730.

Die Frequenzsteigerung hat ihre Begründung in den Pfingstfeiertagen, welche heuer in den Monat Juni, im Vorjahre dagegen in den Monat Mai fielen.

Im Güterverkehre ist eine Frequenz- und Einnahmensteigerung von 274.280 t und Gulden 480.190 zu verzeichnen, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 245.251 t und fl. 321.700 und auf die Staatsbahnen in Galizien 29.029 t und fl. 158.490 entfallen.

Auf den westlichen Staatsbahnen hatten hauptsächlich die Artikel Bier, Coaks, Steine, Holz, lebendes Vieh, insbesondere aber Kohle eine Mehrbeförderung zu verzeichnen, wogegen Getreide, Erze, Eisen und Wein eine geringere Verfrachtung aufweisen. Die Staatsbahnen in Galizien haben vornehmlich bei den Artikeln Eisen und Stahl, Kartoffeln, Kohle und lebendes Vieh eine Steigerung, dagegen bei Zucker und Holz eine Abnahme der Frequenz zu verzeichnen.

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1897 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres für den gesammten Verkehr eine Mehreinnahme von Gulden 2,864.704.

Localbahn Asch-Rossbach. Die Mehreinnahme ist zum Theile auf die stärkere Freqenz im Personenverkehre (+ 678 Personen) zurückzuführen, zum Theile der um 1840 t erhöhten Verfrachtung im Güterverkehre, meist Holz und Kohle, zuzuschreiben.

Bukowinaer Localbahnen. Die Mindereinnahme dieser Linien vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 2772 bei einem Frequenzausfalle von 3180 Personen, und auf den Güterverkehr mit fl. 37.886, welcher in Folge von durch Wolkenbrüche hervorgerufenen Verkehrsstörungen eine Abnahme von 16.697 t aufweist.

Kolomeaer Localbahnen. Dieselben weisen in Folge der ungünstigen Witterungsverhältnisse im Personenverkehre eine um 1613 Personen geringere Frequenz mit einem Einnahmenausfalle von fl. 158 aus. Der Güterverkehr verzeichnet eine Verminderung um 1315 t, und zwar in Folge des Ausfalles der Rohöltransporte für die Petroleumraffinerien in Peczenizyn und Słoboda rungurska. Der hiedurch hervorgerufene Einnahmenausfall beziffert sich mit fl. 905.

Localbahn Lemberg- (Kleparów-) Janów. Von der ausgewiesenen Mehreinnahme entfallen fl. 1259 auf den Personenverkehr und fl. 2608 auf den Güterverkehr. Ersterer hat eine Steigerung um 4168 Personen, letzterer eine solche um 2532 t, meist

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
128.540	...	12.788	...	12.788	...	16.355	...	16.355	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
38.016	...	4.783	...	4.783	...	4.638	...	4.638	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
1,996.455	...	106.837	...	106.837	...	93.346	...	93.346	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
133.054	...	20.002	...	20.002	...	20.792	...	20.792	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
30.961	...	1.155	...	1.155	...	...	...	...	...	...	...	...	Prager elektr. Str.-B.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
645.954	...	44.012	...	44.012	...	14.016	...	14.016	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
349.091	48	33.927	30	33.957	...	22.662	...	22.662	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
81.605	...	2.261	...	2.261	...	2.011	...	2.011	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
30.567	22	3.533	28	3.561	...	3.234	18	3.252	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
89.630	...	8.636	...	8.636	...	10.673	...	10.673	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
71.101	25.880	30.037	76.946	106.983	1.019	27.600	78.902	106.502	1.014	+ 0·5	2.038	2.029	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
mit elektrischem Betrieb.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Trambahn in Sarajevo

bei Getreide, Schwellen, Baumaterialien und leeren Fässern, zu verzeichnen.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Mehreinnahme dieser Linie entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher bei den Artikeln Kalkstein, Eisen, Maschinentheile und Osmosewasser eine Zunahme um 1180 t zeigt.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Der Güterverkehr hat durch die Mehrverfrachtung bei Kohle, Rohzucker, Kalk und Steinen eine Steigerung um 2284 t erfahren, welcher auch die ausgewiesene Mehreinnahme entspricht.

Welser Localbahn-Gesellschaft. Der Personenverkehr weist nur eine geringe Zunahme des Verkehres auf. Der Güterverkehr erfuhr dagegen eine Frequenzvermehrung um 3361 t, meist Getreide, Steine, Kohle und Ziegel, mit einer Mehreinnahme um fl. 2072.

Die für das Jahr 1897 ausgewiesenen Einnahmen sind nach der definitiven Buchung per März 1897 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1897 ergibt sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4366, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5434, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 9800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 17.559, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 7341, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 24.900.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern; bei dem Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund definitiver Rechnungen der Monate Jänner und Februar richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 103.573 Personen und des Erträgnisses um fl. 26.087, was auf den Umstand zurückzuführen sein dürfte, dass im laufenden Jahre die Pfingstfeiertage in den Monat Juni, im Vorjahre dagegen in den Monat Mai fielen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 6199 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 140.681.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich
bei Mehl und Mahlproducten . . . um 2.405·4 t
„ Zucker, roh . . . . „ 3.070·9 t
„ Holz aller Art . . . . „ 2.950·4 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 6.860·1 t

bei Eisen und Stahl . . . . . . um 649·3 t
„ Kohlen . . . . „ 8.029·5 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Getreide aller Art . . . . . . um 1.357·4 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 3.999·3 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 3.263·7 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 4891 Personen ab und das Erträgniss um fl. 1801 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 2658 t und des Erträgnisses um fl. 1.101 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei Getreide aller Art . . . . . . um 100·1 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 253·3 t
„ Holz aller Art . . . . „ 773·8 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 1.449·5 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 110·7 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

„ Zucker, roh . . . . „ 429·9 t
bei Erzen und Schlacken . . . . um 302·6 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4842 Personen und das Erträgniss um fl. 242 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 383 t und des Erträgnisses um fl. 5688 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Holz aller Art" und „Steine aller Art" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Erze und Schlacken", sowie „Eisen und Stahl" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die Erhöhung der im Monate Juni 1897 erzielten Einnahmen haben hauptsächlich die Kohlentransporte günstigen Einfluss genommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Ziffern pro Juni 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	+ 64.722 Personen	+ fl. 30.595
Ergänzungsnetz . . .	+ 28.282 „	+ „ 4.510
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 28.930 „	+ „ 11.491

Die Mehreinnahme ist durch den Umstand zu erklären, dass die Pfingstfeiertage im Vorjahre in den Monat Mai, dieses Jahr aber in den Monat Juni fielen.

B. Frachten:
(provisorische Ziffern pro Juni 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 7.515 t	— fl. 40.396
„ „ Ergänzungsnetz .	— 16.518 t	— „ 6.889
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	— 8.408 t	— „ 26.491

Die geringeren Einnahmen sind die Folge des schwächeren Anschluss- und Wasserumschlagsverkehres (Korneuburg, Laube), sowie des Ausfalles an Steinkohlentransporten.

Das Ergänzungsnetz litt weniger darunter, da sich gleichzeitig ein kräftiger Braunkohlenverkehr einstellte.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate Februar des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für den Monat Juni 1897 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres beträgt für das Gesammtnetz fl. 86.858, und zwar ergab der Personenverkehr ein Plus von fl. 125.705, der Güterverkehr hingegen ein Minus von fl. 38.849.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist Liesing-Kaltenleutgeben eine Mindereinnahme von fl. 600 (Plus im Personenverkehre fl. 105, Minus im Frachtenverkehre fl. 705) und Mödling-Hinterbrühl eine solche von fl. 216 aus.

Der Rückgang der Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg per fl. 753 ist durch Abnahme des Personenverkehres und des Güterverkehres verursacht worden.

Von den Pachtbahnen weisen folgende Bahnen eine Mehreinnahme aus, und zwar:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt fl. 8104
Graz-Köflach . . . . „ 2458
Radkersburg-Luttenberg . . . . „ 609
Bárcs-Pakrácz . . . . „ 2514
und
Güns-Steinamanger . . . . „ 166

An diesem Einnahmenplus participiren sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr, mit Ausnahme der Bárcs-Pakráczer Bahn, deren Mehreinnahme insbesondere dem grösseren Frachtenverkehre zuzuschreiben ist, während das Plus der Einnahmen der Güns-Steinamanger Bahn namentlich auf stärkeren Personenverkehr zurückzuführen ist.

Die übrigen Pachtbahnen, und zwar Leoben-Vordernberg und Cilli-Wöllan, erzielten Mindereinnahmen. Die erstere Bahn fl. 1108, die letztere fl. 5271. Dieses Minus ist bei beiden Bahnen vorwiegend der Abnahme des Frachtenverkehres zuzuschreiben.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung der Ergebnisse des Monates Juni 1897 mit jenen des gleichen Monates vom Vorjahre zeigt sich eine Steigerung im Personenverkehre von 25.040 Personen und eine Mehreinnahme von fl. 6048, was auf den Umstand zurückzuführen ist, dass heuer die Pfingstfeiertage in den Gegenstandsmonat, voriges Jahr hingegen in den Monat Mai fielen.

Der Güterverkehr ergibt ebenfalls eine Mehreinnahme von fl. 2055, somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 8103 zu verzeichnen ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Schleppgeleiseanlage in der Station Leoben: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung für das Project der Herstellung einer Schleppgeleiseanlage in der Station Leoben anlässlich des Anschlusses der Freiherr Mayr von Melnhof'schen Drahtseilbahn an die genannte Station für den 1. September angeordnet.

[E.-M.-Z. 12.337/IV.]

— (Linie Wien—Triest: Project der Herstellung einer Wasserleitung unter dem Bahnviaducte in km 26·12.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft namens der Stadtgemeinde Baden eingereichte Project für die Herstellung einer Wasserleitung mit Be-

nützung des Bahngrundes unter dem Viaducte in km 26·12 der Linie Wien—Triest — insoweit die Wasserleitung auf Bahngrund zu liegen kommt — unter der Voraussetzung zur Ausführung genehmigt, dass für den übrigen Theil der Herstellung der Bauconsens Seitens der politischen Behörde bereits ertheilt worden ist. [E.-M.-Z. 11.957/IV.]

— (Umgestaltung von Schrankenanlagen in km 52·725 und km 52·953: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Schrankenanlagen in km 52·725 und km 52·953 der Linie Wien—Triest der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.959/IV.]

— (Linie Marburg—Villach: Herstellung einer Holzlege in der Station Grafenstein.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung einer Holzlege in der Station Grafenstein der Linie Marburg—Villach der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.627/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Matrei.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Matrei der Linie Kufstein—Ala der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.743/IV.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Abbazia-Mattuglie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Abbazia-Mattuglie der Linie St. Peter—Fiume der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.742/IV.]

Graz-Köflacher Bahn (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft). (Linie Lieboch—Wies: Herstellung einer Brücke über den Stulmeggbach: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer eisernen Gitterbrücke über den Stulmeggbach an Stelle der in km 37·10 bestehenden Holzbrücke für den 2. September anberaumt. [E.-M.-Z. 12.338/IV.]

Kleinbahn zum Rennplatze in Kottingbrunn. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Südbahn-Gesellschaft namens des Jockey-Clubs vorgelegten Projectes für eine von km 32·2 der Südbahnlinie Wien—Triest abzweigende, in die Nähe des Rennplatzes bei Kottingbrunn führende normalspurige Kleinbahn die politische Begehung auf den 20. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 11.884/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

3. August. Wegen Hochwassers zwischen Korneuburg und Stockerau konnten die heutigen Schnell- und Personenzüge von und nach Wien nicht verkehren. Der Personenverkehr wurde Vormittags wieder aufgenommen. Der Lastenzugsverkehr ist eingestellt.

4. August. Wegen Hochwassers ist der Gesammtverkehr in der Strecke Stockerau—Spillern eingestellt; zwischen Korneuburg und Wien ist derselbe aufrecht.

4. August. In der Localbahnstrecke Skowitz—Zawratetz-Třemoschnitz wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

4. August. Die Verkehrsstörung bei Starkenbach wurde behoben. Der Verkehr auf der Strecke bei Pelsdorf mit Anschluss nach Hohenelbe wird morgen eröffnet. Zwischen Pelsdorf und Arnau erfolgte eine Dammabrutschung.

Böhmische Nordbahn:

3. August. Mit dem Zuge Nr. 609 wird morgen der Gesammtverkehr in den Strecken Tetschen—Bensen—Böhm.-Leipa und Bensen—Böhm.-Kamnitz—Steinschönau unbeschränkt aufgenommen. Gesperrt bleiben die Linien Bodenbach—Tetschen, Böhm.-Kamnitz—Tannenberg und der Umschlagplatz in Tetschen.

Südbahn-Gesellschaft:

4. August. Wegen neuerlicher Bahnbeschädigung musste der Güterverkehr in der Strecke Wien—Wr. Neustadt eingestellt werden. Der Verkehr der Localzüge wird in beschränktem Masse mit Umsteigen an der Unterbrechungsstelle südlich von Baden aufrecht erhalten. Die Semmeringer Züge Nr. 16 und 15 unterbleiben. Die Schnellzüge und Personenzüge werden über Pottendorf geführt.

6. August. In den Strecken Matzleinsdorf—Baden und Vöslau—Wr. Neustadt wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Ostrau-Friedlander Bahn:

2. August. In der Strecke Paskau—Carlshütte wurde in km 162,3 der Damm durch Hochwasser weggerissen; die Unterbrechungsstelle ist 6 m lang. Der Lastzugsverkehr wurde in Folge dessen eingestellt; der Personenverkehr ist nur durch Umsteigen möglich. Die Verkehrsstörung wird noch an demselben Tage behoben sein.

Mühlkreisbahn:

3. August. Der regelmässige Verkehr zwischen Urfahr und Aigen wurde mit Zug Nr. 4 wieder eröffnet.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

5. August. Der Betrieb wurde am 4. August wieder aufgenommen.

Schneebergbahn:

31. Juli. Der Gesammtverkehr wurde am 31. Juli mit Zug 2 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. Juli, Z. 30.068, dem Advocaten Dr. Carl Hitsch und dem Bauunternehmer Adolf Niedenthal in Poprád für eine von der Station Csorbató (Csorbaer See) der Zahnradbahn Csorba-Csorbató abzweigende und in deren Verlängerung mit Berührung der Popráder und Békéser Seen im Bereiche des Tátraer Gebirgsstockes bis zum Tengerszem-csus (Meerauge-Sattel) führende Localbahn mit Zahnradbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1896) auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. Juli, Z. 31.526, der Direction der Localbahn-Gesellschaft Kassa-Torna in Budapest für:
   a) eine von der Endstation Torna (Comitat Abauj) der Localbahn Kassa-Torna aus in deren Fortsetzung diese über Görgö und die Gemarkung der Gemeinde Almás, ferner über die Gemarkung der Gemeinde Kraszna-Horka in der Station Rozsnyó (Rosenau) mit der Linie Bánréve—Rozsnyó—Dobsina verbindende;
   b) eine von der Station Meczenséf (Metzenseifen) der Localbahn Szepsi-Meczenséf aus diese in der zukünftigen Station Bodóka mit der projectirten Localbahn Meczenséf-Markusfalva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1895, Vorconcession Post 2, a, b, c) verbindende:
   c) eine von der zukünftigen Station Bodóka der Linie b) aus bis Kovács-Vágás führende und, so wie die Linien a) und b), normalspurige Localbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 1. Juli, Z. 33 755, dem Budapester Advocaten Dr. Moriz Bauer als Rechtsnachfolger des früheren

Concessionswerbers Albert Lamache der Localbahn Szatmár-Fehérgyarmat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1895, Vorconcession Post 2, für:

a) eine von der zukünftigen Endstation Fehérgyarmat der vorbenannten Linie ausgehende und diese über Matolcs, Tunyog und die Gemarkung der Gemeinde Kocsard in der Station Mátészalka mit der Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka verbindende;
b) eine von der Station Mátészalka der Linie a) aus diese über Ó-Pályi, Nagy-Dobos, Vitka, Vásáros-Namény, Gemzse, Kis-Báza, Nagy-Báza und die Gemarkung der Gemeinde Anarcs in der Station Kis-Várda mit der Linie Nyiregyházá—Csap—Ungvár—Nagy-Berezna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
c) eine von der zukünftigen Station Vásáros-Nâmény aus die Linie a) über Gergelyi, Tákos, Csaroda, Surány und die Gemarkung der Gemeinde Antély in der Station Beregszász mit der Hauptlinie Szerencs—Beregszász—Marmaros-Sziget der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des Betriebes auf einer Theilstrecke des gesellschaftlichen Bahnnetzes.) Anlässlich der kürzlich stattgehabten technisch-polizeilichen Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Theilstrecke Friedhofstrasse—Steinbruch der Steinbrucher Linie der Strassenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) wurde die Eröffnung des elektrischen Betriebes von der Anbringung sogenannter Drosselspulen abhängig gemacht (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69), welche Störungen im Telephonverkehre hintanhalten sollen. Nachdem dieser Forderung Seitens der Gesellschaft mit thunlichster Beschleunigung vollständig entsprochen worden, hat der Handelsminister in einem an die Stadtbehörde herabgelangten Erlasse gestattet, dass die Eröffnung des elektrischen Verkehres auf der genannten Theilstrecke erfolgen könne.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Umgestaltung der derzeit auf elektrisch betriebenen Strecken in Verwendung stehenden langen Wagen.) Um gegen die schaukelnde Bewegung der gegenwärtig auf den elektrisch betriebenen Linien der Strassenbahn-Gesellschaft benützten langen Wagen der sogenannten Dresdener Type Abhilfe zu treffen, hat die Direction der genannten Gesellschaft beschlossen, diese Wagen nach und nach aus dem Verkehre zu ziehen und umzugestalten. Diese Umgestaltung soll derart erfolgen, dass der Wagenkasten auf ein vierachsiges, drehbares Gestell, auf das jetzige Gestell hingegen ein kleinerer Wagenkasten aufgesetzt werden soll, wodurch also aus jedem Wagen zwei neue hergestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Instradirung von Eil- und Frachtgütern über Hilfsrouten aus Anlass der Erdrutschungen zwischen Egeres und Magyar-Gorbó.) Nachdem in Folge vorgekommener Erdrutschungen zwischen den Stationen Egeres und Magyar-Gorbó der Theilstrecke Nagyvárad (Grosswardein) — Kolozsvár der Hauptlinie Budapest — Brassó (Kronstadt) — Predeal die genannte, in einer Länge von zwei Kilometern verschüttete Strecke gänzlich umgelegt wird und am Nothgeleise der Betrieb nur im Zwischenverkehre der Stationen Nagyvárad und Kolozsvár für Reisende, Gepäck und kleinere Stückgüter, nicht aber im Transitverkehre aufrecht erhalten wird, gelten seit 16. Juli folgende Instradirungsnormen:

Eil- und Frachtgüter — die lebenden Thiere auch inbegriffen, jedoch die explodirbaren Güter ausgenommen — werden in den nachstehend angeführten Verkehren über die dort benannten Hilfsrouten expedirt, und zwar:

Via Nagy-Károly—Zilah—Apahida und umgekehrt:

1. Der Verkehr der von Miskolcz (excl.), von Debreczin (excl.) und von Bihar-Püspöki (excl.) nördlich und östlich gelegenen sämmtlichen ungarischen Staatseisenbahn-Linien, sowie der in diese Linien einmündende gesammte in- und ausländische Verkehr; ferner der Verkehr der von Magyar-Nádasd (incl.) und von Gyula-Fehérvár östlich gelegenen sämmtlichen ungarischen Staatseisenbahn-Linien, sowie der in diese Linien einmündende gesammte in- und ausländische Verkehr, auch der Verkehr der Szamosvölgyer Eisenbahn inbegriffen, dann jener der von Gyula-Fehérvár westlich gelegenen Linien, welche unter normalen Verhältnissen via Nagyvárad—Kolozsvár instradirt werden.

2. Der Verkehr der Egeres—Nagyvárad—Püspök-Ladány—Ujszász—Budapester Linie und der von dieser nördlich bis Miskolcz (incl.) und bis Debreczin (incl.), bezw. westlich gelegenen sämmtlichen, dann der hinter Budapest nördlich und westlich gelegenen sämmtlichen, südlich bis Zágráb (excl.) und bis Baranya-Szt. Lörincz gelegenen ungarischen Staatseisenbahn-Linien, sowie der in diese Linien einmündende gesammte Verkehr. Weiter der gesammte Verkehr der Stationen der Szamosvölgyer Eisenbahn, die Stationen Sajó-Magyaros-Szeretfalva und Besztercze inbegriffen, die gemeinschaftlichen Stationen Kolozvár und Apahida ausgeschlossen.

Via Arad—Tövis und umgekehrt: Jener Verkehr, der von der Nagyvárad — Püspök - Ladány — Ujszas — Budapester Linie, bezw. von Zágráb und von Baranya-Szt. Lörincz südlich, resp. westlich gelegenen Linien unter normalen Verhältnissen via Nagyvárad—Kolozsvár instradirt. Die explodirbaren Güter werden in den sämmtlichen oben angeführten Verkehren ohne Ausnahme via Arad—Tövis instradirt.

Die vorangeführten Instradirungs-Massregeln werden voraussichtlich bis Mitte September in Wirksamkeit verbleiben.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLVI. Stückes.) Das am 29. Juli herausgegebene CXLVI. Stück enthält unter

Nr. 3339: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 25. Juli 1897, Z. 14.271, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Oltu.

Nr. 3340: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 26. Juli 1897, Z. 26.152, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für lebende Klauenthiere aus Oberösterreich.

— (Inhalt des CXLVII. Stückes.) Das am 2. Augus herausgegebene CXLVII. Stück des obgenannten Blattes ent hält unter

Nr. 3341: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach Deutschland auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Nr. 3342: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 27. Juli 1897, Z. 14.407, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus den rumänischen Districten Covurlui und Vaslui.

— (Inhalt des CXLVIII. Stückes.) Das am 3. August herausgegebene CXLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3343: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 29. Juli 1897, Z. 15.851, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schafe.

— (Inhalt des CXLIX. Stückes.) Das am 4. August herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3344: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 30. Juli 1897, Z. 27.717, betreffend die Bestimmung der Station Tscheitsch (Czeicz) als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Juni eröffnete 29·865 km lange Strecke Halicz—Podwysokie der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und die nur dem Güterverkehre dienende 2·62 km lange Verbindungsbahn von Untertürkheim Güterbahnhof nach der Remsbahn Cannstatt-Waiblingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.) Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag I erschienen und zur Vertheilung gelangt.

— (Alphabetisches Fahrschein-Verzeichniss.) Zu dem alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse ist der I. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Güterverkehr von Wien K. E. B. und Wien K. F. J. B. nach Vorarlberg, Bayern, dem übrigen Süddeutschland, nach der Schweiz und Frankreich.

Die in Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. für Bestimmungen über Passau, Simbach und Salzburg (auch Arlbergbahn) bereits aufgenommenen Frachtgüter werden bis auf Weiteres über die Hilfsroute Gmünd—Budweis—Linz zu den bestehenden Frachtsätzen und unter Berechnung der Lieferfrist über die Hilfsroute der Bestimmungsstation zugeführt.

Wien, am 6. August 1897. [551]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und weiter einerseits und Lindau, Vorarlberg, der Schweiz, Süddeutschland (exclusive Bayern) und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits.

Während der Verkehrsunterbrechung auf der Arlbergbahn zwischen Landeck und St. Anton wird der Güterverkehr in den in der Ueberschrift genannten Relationen unter Aufrechthaltung der bestehenden directen Frachtsätze über Hilfswege geleitet. Die Lieferzeitberechnung erfolgt über die Transportwege.

Wien, am 8. August 1897. [552]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und weiter einerseits und Bayern andererseits.

Während der Verkehrsunterbrechung auf der Route via Simbach wird der Güterverkehr zwischen Stationen in Oesterreich-Ungarn und weiter einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits unter Aufrechthaltung der bestehenden directen Frachtsätze über den Hilfsweg via Salzburg geleitet. Die Lieferzeitberechnung erfolgt über diese Transportroute.

Wien, am 8. August 1897. [553]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Eröffnung der Personenhaltestelle Jamnica und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Widynów.

Am 1. August 1897 ist die zwischen den Stationen Stanislau und Jezupol in km 133 der Linie Lemberg—Czernowitz gelegene Haltestelle Jamnica für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle Widynów derselben Linie für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Wien, am 5. August 1897. [554]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. Mai 1893 für Schafe- und Borstenvieh-Transporte von ungarischen Stationen nach Paris.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Schafen und Borstenvieh von ungarischen Stationen nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen und eine Ergänzung der Tariftabellen und ist zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 6. August 1897. [555]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Ermässigung der Frachtsätze bei Umkartirung in Georgswalde-Ebersbach für Kohlensendungen nach Sachsen während der Verkehrsstörung.

Für Braunkohlensendungen nach jenen sächsischen Stationen, welche nicht tarifmässig über Ebersbach instradiren, gewährt die Böhmische Nordbahn bei Umkartirung in Georgswalde-Ebersbach von den Frachtsätzen des Böhmisch-Sächsischen Kohlentarifes vom 1. April 1896 bis Georgswalde-Ebersbach für die Dauer der Verkehrsstörung auf der Sächsischen Staatsbahn einen Nachlass von Rmk. 3.— pro 10.000 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe.

Teplitz, am 8. August 1897. [556]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Verkehrsstörungen.

Wegen Hochwassers in der Zeit vom 30. Juli bis 6. August 1897 waren nachfolgende gesellschaftliche Strecken, sowie Strecken der von uns betriebenen Localbahnen für den Güterverkehr zeitweilig gesperrt, und zwar:

Starkenbach—Arnau, Tichlowitz—Neschwitz, Trautenau—Freiheit-Johannisbad, Chotěboř — Zdiretz-Kreuzberg, Semil—Kleinskal, Friedland—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald-Schumburg, Korneuburg — Stockerau, Skowitz—Zawratetz-Třemoschnitz, Tannwald-Schumburg —Reichenberg, Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf.

Gegenwärtig ist nur noch die Strecke Pelsdorf—Arnau unterbrochen, auf allen anderen Strecken der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Wien, am 6. August 1897. [557]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Wiederaufnahme des Güterverkehres in Laube.

Der in Folge der Ueberfluthung des Umschlagplatzes in Laube eingestellte Güterverkehr wurde mit 8. August in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Wien, am 9. August 1897. [558]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Zucker.

Für Zuckertransporte ab Opočno finden mit Giltigkeit vom 25. August 1897 die directen Frachtsätze des im Böhmisch-Tiroler Verbandstarife, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1894, enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 7 auch bei Einlagerung der Sendungen im Lagerhause der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna) unter den Bestimmungen dieses Verbandstarifes über die Einlagerung (Reexpedition) von Getreide etc. Anwendung.

Wien, am 6. August 1897. [559]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Mariatelep.

Am 1. August 1897 wurde die auf der Linie Pragerhof — Budapest zwischen den Stationen Balaton-Szt. György und Fonyód-Fürdötelep befindliche, bisher nur für den beschränkten Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Fonyód unter der nunmehrigen Bezeichnung „Mariatelep" als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 6. August 1897. [560]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Genehmigung der Zuschlagsfristen.

Die in der Kundmachung vom 2. August 1897 veröffentlichte Verlängerung der Lieferfristen um zwei Tage für alle auf den Sächsischen Staatseisenbahnen beförderten Eil- und Frachtgüter ist vom kgl. Finanzministerium genehmigt worden.

Dresden, am 7. August 1897. [561]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Erhöhungen im Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck, Heft 1 und 2.

In Abänderung des § 10 der Tarifbestimmungen wird bekannt gegeben, dass vom 1. October 1897 n. St. an rücksichtlich der unten angeführten Strecken der Russischen Südwestbahnen bei Benützung der Courierzüge eine Erhöhung der Fahrpreise eintritt.

Diese Erhöhung besteht in folgenden, vorläufig durch Ausgabe von Zuschlagsfahrkarten auf den Russischen Südwestbahnen zur Einhebung kommenden Zuschlagsgebühren:

In den Relationen	Für die Strecke	Zuschlagsgebühr zu den Fahrkarten für	Erwachsene		Kinder	
			I.	II.	I.	II.
			Wagenclasse			
			Rubel			
Berditschew—Granica	Berditschew—Kowel	Courierzüge	1·90	1·15	0·48	0·29
Berditschew—Granica	Berditschew—Brest	„	2·40	1·45	0·60	0·36
Kiew—Granica	Kiew—Brest	„	3·—	1·80	0·75	0·45
Kiew—Granica	Kiew—Kowel	„	2·60	1·55	0·65	0·39
Kiew—Radziwiłow	Kiew—Sdolbunowo	Personenzüge	2·10	1·25	0·53	0·32
Minsk—Radziwiłow	Brest—Sdolbunowo	Courierzüge	1·60	0·95	0·40	0·25
Moskau—Radziwiłow	Brest—Sdolbunowo	„	1·60	0·95	0·40	0·25
Berditschew—Radziwiłow	Berditschew—Sdolbunowo	Personenzüge	1·25	0·75	0·32	0·19
Berditschew—Wołoczysk	Berditschew—Shmerinka	„	0·95	0·55	0·24	0·14
Kiew—Wołoczysk	Kiew—Shmerinka	„	1·55	0·95	0·39	0·24
Woronesh—Wołoczysk	Kiew—Shmerinka	„	1·55	0·95	0·39	0·24
Charkow—Wołoczysk	Kiew—Shmerinka	„	1·55	0·95	0·39	0·24
Odessa—Wołoczysk	Odessa—Shmerinka	„	2·10	1·25	0·53	0·32
Kischinew—Wołoczysk	Rasdjelnaja—Shmerinka	„	1·75	1·05	0·44	0·27
Elisawetgrad—Wołoczysk	Birsula—Shmerinka	„	1·30	0·75	0·33	0·19
Poltawa—Wołoczysk	Birsula—Shmerinka	„	1·30	0·75	0·33	0·19

Wien, am 6. August 1897. [562]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines neuen Personentarifes auf den ungarischen Linien.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat seine Genehmigung dazu ertheilt, dass auf den im Gebiete der Länder der ungarischen Krone gelegenen Linien der Südbahn mit 1. Jänner 1898 ein Zonentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Expressgut eingeführt werde, welcher sich im Allgemeinen dem System des Zonentarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen anschliesst und nur um die Seitens der Südbahn an den Staat zu entrichtende ungarische Transportsteuer und Stempelgebühr erhöhte Taxen aufweist. In Betreff des Personenverkehres sind in diesem Zonentarif drei Zonen für den Nachbarverkehr und siebzehn Zonen für den Fernverkehr vorgesehen, und kommt bei den Zonenpreisen von dem bisherigen Verhältnisse der Fahrpreise

der III., II. und I. Wagenclasse (2 : 3 : 4) abweichend das bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen eingeführte Verhältniss von 5 : 8 : 13 zum Ausdruck. Ein Vergleich zwischen den heutigen normalen Fahrpreisen, welche auf dem Myriametersystem beruhen, und jenen des neuen Zonentarifes lässt sich mit Rücksicht auf das verschiedene System nicht anstellen, es wurden jedoch die Fahrpreise für einfache Fahrten durchwegs herabgesetzt, bei welcher Verwohlfeilung der Fahrpreise zur Richtschnur genommen wurde, dass die Gebühren für die III. Wagenclasse möglichst den halben Preisen der auf den ungarischen Linien der Südbahn gegenwärtig bestehenden besonders ermässigten Tour- und Retourkarten gleichgehalten, in vielen Relationen aber noch weiter ermässigt werden. Mit den Karten für den Fernverkehr wird die einmalige Fahrtunterbrechung auch in der letzten Zone (XVII.) gestattet sein. Ueberdies enthält der neue Tarif die für den Verkehr mit den Plattensee-Stationen gegenwärtig bestehenden Badesaison-Tour- und Retourkarten, ferner neue Abonnementskarten für 20 einfache Fahrten zwischen Budapest (Südbahnhof) einerseits und den Stationen der Localstrecke Promontor bis Szekesfehérvár andererseits, ferner Schüler-Monats- und Arbeiter-Wochenkarten, Zeitkarten (Jahres-Abonnementskarten) und sonstige Fahrpreisbegünstigungen. Für die Beförderung von Reisegepäck sind die um 20 pCt. erhöhten Taxen des Gepäckstarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen ohne Gewährung eines Gepäcksfreigewichtes und für Expressgut die doppelten der für Reisegepäck fixirten Gebühren festgestellt.

Der neue Tarif ist, wie schon oben bemerkt, im Principe dem der kgl. Ungar. Staatsbahnen nachgebildet, doch werden statt den 14 Zonen 17 Zonen geschaffen. Im Verkehre zwischen Stationen des österreichischen und des ungarischen Netzes werden die beiderseitigen Tarife an einander gestossen. Nach dem jetzt noch geltenden Tarife der Südbahn werden per 1 km Personenzug 2·37 kr., 3·56 kr. und 4·75 kr.; per 1 km Schnellzug 2·84 kr., 4·27 kr. und 5·7 kr. berechnet. Ausserdem gelten auf dem österreichischen Netze für Strecken über 300 km ermässigte Sätze bis zu 1·35 kr., 2 kr. und 2·7 kr. per 1 km Personenzug und 1·62 kr., 2·4 kr. und 3·24 kr. per 1 km Schnellzug. Der neue Tarif hält an dem bisherigen Verhältnisse der drei Wagenclassen 1, $1^1/_2$, 2 fest, aber er stellt wesentlich niedrigere Einheitsätze per Kilometer auf. Danach ist geplant: per 1 km Personenzug für Strecken bis zu 600 km III. Classe 3·50 Heller, II. Classe 5·25 Heller, I. Classe 7 Heller; per 1 km Personenzug für Strecken über 600 km III. Classe 3 Heller, II. Classe 4·50 Heller, I. Classe 6 Heller. Die Berechnung der die Distanz von 600 km übersteigenden Strecken soll so erfolgen, dass die ersten 600 km nach dem erstbezifferten Einheitssatze, das restliche Wegstück aber nach dem zweiten niedrigen Satze berechnet wird. Für das österreichische Netz sind 33 Zonen von verschiedenen Längen geplant. Für den Nahverkehr steht die 5 km-Zone und gilt bis 30 km; von 31—130 km wird die 10 km-Zone, von 131—150 die 20 km-Zone, bis 200 km die 25 km-Zone, von 201—900 km die 50 km-Zone angewendet.

Ausland.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. August ist der Nachtrag I zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Verzeichniss der ausser Kraft tretenden Tarife.
II. Aenderung des Titelblattes.
III. Aenderungen und Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses.
IV. Aenderung des Vorwortes.
V. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt B, Besondere Tarifvorschriften.
VI. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger.
VII. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F, Tariftabellen.
VIII. Sonstige Aenderungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. September 1897 in Kraft.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Nachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. August gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses des Haupttarifes.
II. Aenderung des Vorwortes.
III. Aenderungen zu Abschnitt B, Besondere Tarifvorschriften.
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger.
V. Ergänzungen zu Abschnitt F, Tariftabellen, b) Stationstarife.
VI. Aenderungen und Ergänzungen zu c) Ausnahmetarife.
VII. Sonstige Aenderungen.

Die Frachterhöhung für die Verkehrsbeziehung Pasing—Türkismühle tritt erst ab 16. September 1897 in Kraft.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Neuer Kilometerzeiger für die Localbahn Traunstein-Ruhpolding.) Mit der am 25. Juli stattgefundenen Eröffnung des Halteplatzes Seiboltsdorf an der Localbahn Traunstein-Ruhpolding wird der im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 45 vom 4. November 1895 veröffentlichte Kilometerzeiger durch den nachstehenden ersetzt:

Kilometerzeiger:

Von und nach	Traunstein	Haslach	Seiboltsdorf	Traundorf	Siegsdorf	Eisenärzt	Ruhpolding
	Kilometer						
Station Traunstein	—	2	3	4	6	9	14
Halteplatz Haslach	2	—	1	3	4	8	12
Halteplatz Seiboltsdorf	3	1	—	2	4	7	12
Halteplatz Traundorf	4	3	2	—	2	6	10
Haltestelle Siegsdorf	6	4	4	2	—	4	8
Haltestelle Eisenärzt	9	8	7	6	4	—	5
Station Ruhpolding	14	12	12	10	8	5	—

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Nachtrag I.) Am 1. August erschien zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife der Nachtrag I. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Haltestellen Guten-Germendorf, Neu-Rüdnitz und Stöven, sowie für Brockau und Rüstern, theilweise ermässigte Entfernungen für Nauen, Seegefeld und Spandau, als neu in den Rohstofftarif aufgenommene Artikel Torfstreu und Torfmull, eine Aenderung des Ausnahmetarifes 9 für Eisen und Stahl, als neu einbezogene Station in den Ausnahmetarif 10 für Getreide Dopiewo, die Verlängerung der Giltigkeitsdauer des älteren Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärkefabrikate (bis auf Weiteres), Aenderungen des Ausnahmetarifes E für Eisen und Stahl und des Ausnahmetarifes F für Holzstoff und Holzzellstoff, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrages I sind bei den Verkaufsstellen des Tarifes unentgeltlich zu haben.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verband. (Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle.) Die durch Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin vom 14. Juni 1897 für den Bereich der Preussischen Staatseisenbahnen mit Giltigkeit bis 31. August eingeführte Frachtvergünstigung für Heu und Stroh, sowie für Wolle und Baumwolle wird unter den gleichen Bedingungen auf den Verkehr der Station Hamburg L.B. im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande ausgedehnt.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. (Ermässigung einer Ueberfuhrsgebühr.) Seit 19. Juli alten/1. August neuen Stils beträgt die nach dem Deutsch-Russischen Getreidetarif, Ausnahmetarif 7, Seite 30 und 34, zu erhebende Ueberfuhrsgebühr von Rjäsan-Uralsker Stationen über die Wolga nach Saratow nicht 15·25 Kop., sondern nur 9·15 Kop. für 100 kg.

Preussisch-Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. (Tarifergänzungen.) Mit Giltigkeit vom 1. August ab wurde die Station Lyck der Ostpreussischen Südbahn mit den gleichen Sätzen für Lyck Preussische Staatsbahn in den directen Verkehr einbezogen.

Ferner werden für Sendungen von Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden die Stationen Kulm und Konitz, sowie Czersk, Falkenburg und Lnianno des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig, letztere drei Stationen jedoch nur im Verkehre mit Fürth Staatsbahnhof, Nürnberg Centralbahnhof und Schweinau, in den directen Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Verkehrsleitung ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1464	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rund- und Schnittholz aus der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Pergine	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	14 kr. = 28 h	20 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1465	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel	Leitmeritz	Brünn St.E.G.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1897	139 Heller	112 Heller	27 Heller	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
1466	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatsbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	I. In die Classe „A" gehörige Baumwollwaaren der Position B—5, sowie Baumwollgarne. II. In die Classe I gehörige Baumwollwaaren	Rózsahegy	Triest	a) Bei Aufgabe von beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. In den Frachtbriefen ist die Route Zsolna—Pozsony-Ujváros—Hegyeshalom—Moson—Szent Janos—Szombathely—Pragerhof vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes, und Theil II, Heft 3, des Ungarischen Eisenbahnverbandes	Directe Sätze bestehen nicht	ad I a) 530 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer; ad I b) 429 "; ad II a) 723 "	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 58 vom 20. Mai 1897 sub Pos. 1066 verlautbarte Frachtbegünstigung gegenstandslos
1467	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Beizucker und Rohzucker)	Angern	Budapest- nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, dunaparti teherpályaudvar, fövárosi közraktárak, Kelenföld, Südbahn loco; Ó-Buda-Fil. [illegible]	Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	182 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1468	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Position S—59 S—57 der allgemeinen Güterclassification	Heraletz-Pollerskirchen (L.B.)	Brünn St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	66 Kreuzer 47·6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen
1469	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eisen und Stahl etc. der Position E—6, 7, 8 und 9 der allgemeinen Güterclassification	Segen-Gottes oder vice versa	Stockerau	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 168 Heller ad b) 142 „		Im Kartirungswege		
1470	Böhm. Nordbahn		Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag B.N.B.	Stranov-Krnsko	Bei Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung, Abnahme der Zeitungspackete in der Abgabsstation ohne vorherige Avisirung; Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter; vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897, gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales von 630 fl. ö. W., d. i. der normalen Gepäcksfracht für 30 Expeditionen an die Hauptcasse der Böhmischen Nordbahn.								

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
63	Nr. 39 vom 3. April 1897	828	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Gross-Hollenstein	Waidhofen a. d. Ybbs	In der Rubrik 6 haben die Bedingungen für die Anwendung dieser Frachtermässigung zu lauten: „Frachtzahlung für mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	
64	Nr. 41 vom 8. April 1897	858	Oesterr. Nordwestbahn		Pflastersteine der Classe C	Swětla	Neubidschow	Der zugestandene Frachtsatz von 20·2 kr. per 100 kg erhält unter den gleichen Bedingungen auch Giltigkeit für sonstige Steine der Classe C und des Specialtarifes 3, welche für Gemeindezwecke bestimmt sein müssen; bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 nach	8 Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
65	91 vom 7. August 1897	1457	k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	In der Rubrik 6 hat das Minimalquantum statt auf 400 richtig auf 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. Wien. 12. August 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Saitz-Czeicz-Göding" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 21. August 1896, R.-G.-Bl. Nr. 165, bildenden Localbahn von Saitz nach Göding, k. k. Commercialrath und mährisch-schlesischen Landesadvocaten Dr. Carl Freiherr von Offermann in Brünn im Vereine mit der Firma Lindheim & Comp. in Wien und dem Eisenbahn-Director Carl Ströhler in Berlin, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Saitz-Czeicz-Göding" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 25. Juli 1897. — Z. 23.103. E.-M.-Z. 12.188/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Vöslau zum Vöslauer Bade, zum Anschlusse an die Baden-Vöslauer elektrische Bahn, zur Waldandacht und auf den Hohen Lindkogel (Eisernes Thor), ferner für eine Abzweigung nach Gainfarn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals F. Singer & Co. in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Vöslau der k. k. priv. Südbahn zum Vöslauer Bade, von da zum Anschlusse an die Baden-Vöslauer elektrische Bahn, zur Waldandacht und auf den Hohen Lindkogel (Eisernes Thor), ferner für eine von dieser projectirten Linie ausgehende Abzweigung nach Gainfarn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Juli 1897. Z. 9944/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Gloggnitz nach Schottwien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals F. Singer & Co. in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Gloggnitz der Südbahnlinie Wien—Triest ausgehende normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn nach Schottwien im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Juli 1897. Z. 9943/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Freudenthal nach Bautsch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Executivcomité für die Localbahn Freudenthal—Karlsberg—Hof—Bautsch (Obmann W. F. Olbrich) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Freudenthal über Messendorf, Langenberg, Karlsberg, Raase, Spachendorf, Hof nach Bautsch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 6214/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Hainfeld in das Moosthal mit einer Abzweigung nach Adamsthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Victor Capesius, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, im Vereine mit Oswald Liss, behördlich autorisirtem Bauingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Localbahn von der Station Hainfeld der Staatsbahnlinie Leobersdorf—St. Pölten in das Moosthal mit einer Abzweigung nach Adamsthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. Juli 1897. Z. 10.300/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Schmalspurbahn mit reinem Accumulatorenbetrieb vom Praterstern in Wien bis zum Rayon der Jubiläumsausstellung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Accumulatorenfabrik Wüste & Rupprecht in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine anlässlich der Jubiläumsausstellung im Jahre 1898 zu errichtende elektrische Schmalspurbahn mit reinem Accumulatorenbetrieb vom Praterstern in Wien bis zum Ausstellungsrayon im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Juli 1897. Z. 10.086/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Troppau nach Wigstadtl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Emil Rochowański, Bürgermeister in Troppau, die mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 12. Jänner 1896, Z. 75.535 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 9 vom 25. Jänner 1896), der Stadtgemeinde Troppau auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalpurige Localbahn von Troppau durch das Mohrathal oder über Wald-Olbersdorf nach Wigstadtl auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 14. Juli 1897. Z. 10.231/I.

Gesetz betreffend die selbstbeweglichen Fahrzeuge auf Strassen in England.

(The Locomotives on Highways Act 1896; Victoria 59 und 60, Cap. 36.)

Die Fortbewegung mit mechanischen Mitteln auf Strassen war in England bisher den Bestimmungen der „Highways and Locomotives" Acte von 1865 und 1878 unterworfen. Nach Vorschrift dieser Gesetze hatten die Gerichte in derselben Weise zu entscheiden über Fälle, in denen etwa ein durch Petroleum oder Dampf bewegtes Fahrrad von geringem Gewichte auf der Strasse fuhr, als über eine Dampfwalze oder eine schwere Schleppmaschine, und es hätte wohl der Fall sein können, dass etwa ein bergab sich selbst überlassenes Fahrrad nach den genannten Gesetzen als eine Strassenlocomotive behandelt worden wäre. Das im vorigen Jahre erlassene neue Gesetz beseitigt alle Beschränkungen, die die früheren der mechanischen Fortbewegung der Fahrzeuge bereiteten, freilich nur insoweit, als diese Fahrzeuge unbeladen nicht schwerer als 3 t sind. Das neue Gesetz hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgenden Wortlaut:

Acte betreffend die Verbesserung des Gesetzes über die Benutzung von Locomotiven auf Landstrassen.

(14. August 1896.)

I. 1. Die im Anhange dieser Acte bezeichneten und alle anderen die Benutzung von Locomotiven auf Landstrassen beschränkenden gesetzlichen Bestimmungen, die sich beim Inkrafttreten der vorliegenden Acte in öffentlichen, allgemeinen oder örtlichen oder auf die Person gerichteten Acten vorfinden, erstrecken sich fernerhin nicht mehr auf Fahrzeuge, die durch mechanische Kraft bewegt werden, wenn sie im unbeladenen Zustande nicht mehr als 3 t wiegen und nicht mehr als einen Anhängewagen führen, mit dem zusammen dann die Locomotive nicht über 4 t wiegen darf, und wenn sie ferner so gebaut sind, dass, abgesehen von vorübergehenden und zufälligen Gelegenheiten, Rauch oder sichtbarer Dampf nicht ausgestossen wird. Die nunmehr den Ausnahmebestimmungen unterworfenen Fahrzeuge, Locotiven oder Beiwagen sind in Folgendem als leichte Locomotiven bezeichnet. Es wird hiedurch Folgendes bestimmt:

a) Der Rath einer Grafschaft oder eines Grafschaftskirchspieles soll die Befugniss haben, Ausführungsbestimmungen zu erlassen, die die Benutzung derartiger Locomotiven auf Brücken, die ihrer Aufsicht unterstehen, untersagen oder beschränken, wenn der Rath der Meinung ist, dass dadurch der Brücke Schaden oder dem Publicum Gefahr entstehen kann.

b) Eine leichte Locomotive soll als das angesehen werden, was in den vorhandenen Parlamentsacten — gleichviel ob öffentlich, allgemein oder local — deren Ausführungsbestimmungen und den Reglements als Wagen (carriage) bezeichnet ist, und es sollen alle leichten Locomotiven, welche als Wagen einer bestimmten Gattung benutzt werden sollen, dieser Gattung zugerechnet werden; es soll dann das Gesetz, welches sich auf Wagen dieser Gattung bezieht, Anwendung finden.

2. Bei Bemessung des Gewichtes eines unbeladenen Fahrzeuges nach Massgabe dieses Gesetzes soll das Gewicht des Wassers und des Feuerungsmateriales oder der Accumulatoren, die für den Zweck der Fortbewegung benutzt werden, nicht einbegriffen sein.

II. Eine Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang soll der Führer einer leichten Locomotive für die Mitführung eine Lampe an derselben Sorge tragen, die so beschaffen und angebracht sein muss, dass sie ein Licht in solcher Weise zeigt, wie es die von der örtlichen Regierungsbehörde zu erlassenden Bestimmungen vorschreiben.

III. Jede leichte Locomotive soll eine Glocke oder sonstige Vorrichtung tragen, die von der Annäherung oder dem Orte des Wagens in hörbarer Weise ausreichende Kenntniss zu geben vermag.

IV. Keine leichte Locomotive soll auf einer öffentlichen Strasse schneller als mit 14 Meilen (22·06 km) Geschwindigkeit in der Stunde fahren oder eine von der Ortsbehörde etwa vorgeschriebene geringere Geschwindigkeit überschreiten.

V. Ueber die Mitführung und Benutzung von Petroleum oder eines anderen brennbaren flüssigen oder anderen Feuerungsmittels für die Locomotive sollen die vom Staatssecretär erlassenen Bestimmungen beachtet werden, und die betreffenden Bestimmungen sollen, unbeschadet der Petroleumacte von 1871 bis 1881, Geltung haben.

VI. 1. Die örtliche Regierungsbehörde kann Ausführungsbestimmungen betreffend die Benutzung von leichten Locomotiven auf Landstrassen und ihren Bau, sowie die Bedingungen, unter denen sie benutzt werden dürfen, erlassen.

2. Bestimmungen, die unter diesen Gesichtspunkt fallen, können, wenn es die örtliche Behörde für nöthig hält, örtlich beschränkt bleiben, so dass sie in ihrer Anwendung nicht über einen bestimmten Bezirk hinaus gehen; es kann auf die Vorstellung irgend einer örtlichen Behörde die Benutzung von Locomotiven zu Beförderungszwecken in bevölkerten Strassen oder an sonstigen Plätzen, wo ihre Benutzung mit Gefahr für das Publicum verbunden sein kann, verboten oder beschränkt werden.

Alle in dieser Richtung erlassenen Ausführungsbestimmungen sollen Gesetzeskraft haben, gleichviel was in anderen Acten allgemeiner oder örtlicher Natur oder in Zusatzbestimmungen oder Reglements dazu bestimmt sein kann.

Jedes Reglement, das unter diesen Abschnitt fällt, soll beiden Häusern des Parlaments unterbreitet werden.

VII. Die Uebertretung einer aus dieser Acte entspringenden Ausführungsbestimmung oder eines Reglements oder einer Bestimmung der Acte selber dürfen, sobald die Uebertretung gerichtlich nachgewiesen ist, mit einer Geldstrafe nicht über 10 £ bestraft werden.

VIII. 1. Vom 1. Jänner des auf die Rechtskraft dieser Acte folgenden Jahres soll in Grossbritannien für jede leichte Locomotive, die als Wagen oder Hackney nach Massgabe des Abschnittes 4 der Acte betreffend die Zoll- und Inlandeinkünfte von 1888 der Steuer unterworfen ist, eine Zuschlagexcisesteuer nach folgenden Sätzen erhoben werden.

Wenn das Gewicht der Locomotive unbeladen 1 t überschreitet, aber 2 t nicht erreicht: 2 £ 2 sh; wenn das Gewicht 2 t überschreitet: 3 £ 3 sh.

2. Jede derartige Abgabe soll zugleich mit der Licenz für die Locomotive — im Sinne eines Wagens oder einer Hackney — entrichtet werden, und sie soll in England nach Massgabe der Vorschriften behandelt werden, die in Bezug auf die Erhebung einer örtlichen Licenz nach Massgabe der Localverwaltungsacte von 1888 erlassen sind; in Schottland soll sie auf das Conto der örtlichen Besteuerung eingezahlt und als ein Theil der Bestände im Sinne des Abschnittes 2 unter Abschnitt 3 der Localbesteuerungs- (Zoll- und Excise-) Acte von 1890 behandelt werden.

IX. Die Vorschriften des Unterabschnittes 4 des Abschnittes 28 der Landstrassen- und Locomotiv-Ergänzungsacte von 1878 können von Zeit zu Zeit auf Veranlassung der örtlichen Verwaltungsbehörde abgeändert werden.

X. Soweit diese Acte auf Schottland Bezug hat, soll an die Stelle der Machtbefugniss der örtlichen Behörde die des Secretärs von Schottland treten, an die Stelle der Machtbefugniss des Grafschaftsrathes oder Rathskirchspieles die der Strassenbehörde einer Grafschaft oder eines Kirchspieles, und statt des Unterabschnittes 4 des Abschnittes 28 über die Landstrassen- und Locomotiz-Ergänzungsacte von 1888 soll der Unterabschnitt 4 des Abschnittes 3 der Locomotiv-Ergänzungsacte für Schottland von 1878 zur Anwendung gebracht werden.

XI. In der Anwendung auf Irland soll die Machtbefugniss der örtlichen Verwaltungsbehörde ersetzt werden durch die der gleichnamigen irischen Behörde, und die Machtbefugniss des Grafschaftsrathes soll in einem städtischen Gesundheitsbezirke nach Massgabe der öffentlichen Gesundheitsacte von Irland von 1878 als die einer städtischen Gesundheitsbehörde und sonst als eines Grossgerichtes ausgeübt werden.

XII. Diese Acte soll als die „Locomotives on Highways Act 1896" bezeichnet werden und nach Ablauf von drei Monaten nach ihrer Genehmigung Gesetzeskraft erlangen.

Anhang. Gesetzesbestimmungen, die sich nicht auf leichte Locomotiven beziehen.

Die Locomotivacte von 1861 (24 und 25 Vict., Cap. 70), ausgenommen derjenige Theil des Abschnittes 1, der sich auf Zölle und Locomotiven bezieht, und Abschnitt 7 und 13.

Abschnitt 41 der Thames Embankment Acte von 1862 (25 und 26 Vict., Cap. 93).

Die Locomotivacte 1865 (28 und 29 Vict., Cap. 83).

Ergänzung zur Locomotivacte (Schottland) 1878 (41 und 42 Vict., Cap. 77).

Abschnitt 6 der öffentlichen Gesundheitsacte (Irland), Ergänzung 1879 (42 und 43 Vict., Cap. 57).

Nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen ist also die örtliche Verwaltungsbehörde mit der Ueberwachung des mechanischen Fahrbetriebes auf Strassen betraut und ermächtigt, Ausführungsbestimmungen zu erlassen; ebenso behalten diese Behörden, jetzt Grafschaftsräthe, die Befugnisse, die ihnen in bestimmten Angelegenheiten durch frühere Acte verliehen waren. Auch hiebei erleichtert die den Ortsbehörden gewährte Freiheit die Anwendung des Gesetzes und ebnet für fernere Gesetze, die in Bezug auf die etwa sich ergebenden Meinungsverschiedenheiten nothwendig werden könnten, den Weg.

Zwei Bestimmungen, die in dem neuen Gesetze enthalten sind, haben, so klein sie scheinen, im Hinblick auf die Sicherheit und Annehmlichkeit in der Benutzung der Landstrassen grosse Bedeutung. Die eine bezieht sich auf die Anwendung eines passenden Benachrichtigungssignales, das nach dem Wortlaute des Gesetzes „eine Glocke oder ein anderes hörbares Signal“ sein soll. Den Fuhrwerkseigenthümern ist hier ein weiter Spielraum gelassen. Im Gesetze ist nicht gesagt, wer beurtheilen soll, ob die Vorrichtung zweckentsprechend ist. Die Entscheidung hierüber wird den Gerichten überlassen bleiben, die die Uebertretungen abzuurtheilen haben.

Die andere Bestimmung bezieht sich auf die Führung von Laternen. Nach dem Gesetze soll eine Laterne mitgeführt werden, so gebaut und so angebracht, dass das von ihr gezeigte Licht den von der örtlichen Behörde erlassenen Bestimmungen entspricht. Das Wort „Licht“ dürfte nicht unbedingt in der Einzahl gemeint sein. Von verschiedenen Seiten wird befürwortet, zwei Lichter, eines vorn und eines hinten, mitzuführen. Das einzelne Licht ist an und für sich bedenklich; angesichts der Gepflogenheit der Droschkenkutscher und sonstiger Fuhrleute, die von den beiden Laternen nur die eine anstecken, liegt darin eine Veranlassung zu Missverständnissen und daher eine Gefahrquelle. Ein englischer Fachmann möchte als Regel aufstellen, dass in allen Fällen Fahrzeuge, die über einen Yard (0·9 m) breit sind, zwei Lichter haben sollen, in solcher Stellung, dass kein Theil des Fahrzeuges mehr als 10 Zoll über die Mitte der Lampe nach der Seite vorsteht. Er geht in seiner Anforderung so weit, zu verlangen, dass die Lampen an der einen Seite des Wagens mitten auf der Glasscheibe vor der Flamme einen rothen Kreis von etwa 3 cm Grösse haben sollen, auf der anderen Seite einen grünen Kreis. Die Leuchtkraft der Laternen werde dadurch wenig beeinträchtigt; man kann an der Färbung der Lichter andererseits sofort die Fahrrichtung des Wagens erkennen.

Den Grafschaftsräthen ist überlassen, über die Breite der Räder und die Benutzung der Brücken Bestimmungen zu treffen. In gewissem Umfange fällt ihnen auch die Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit in städtischen Strassen oder an bestimmten anderen Stellen zu, und so weit erstreckt sich ihre Befugniss, dass sie im Falle eines mit Anhängewagen versehenen Fahrzeuges die Fahrten ganz untersagen können; denn nach dem Gesetze soll die örtliche Verwaltungsbehörde auf Antrag einer Ortsbehörde die Benutzung von Locomotiven für Beförderungszwecke in verkehrsreichen Strassen oder an anderen Stellen, wo die Benutzung mit Gefahr für das Publicum verbunden sein kann, untersagen oder beschränken können. Die Befugniss, die hiedurch dieser Behörde zum Schutze des Publicums zusteht, ist eine ungemein weitreichende.

Im Abschnitte 26 der Landstrassen- und Locomotivacte ist den Ortsbehörden, jetzt Grafschaftsräthen, die Befugniss verliehen, Zusatzbestimmungen zu erlassen, die die Benutzung ungenügend breiter Räder bei Fahrzeugen, gleichviel ob von Pferden gezogen oder nicht, verbieten und auch solche Räder nicht zulassen, die an ihrem Umfange hervortretende Theile nach unzulässigem Muster besitzen, und ferner verbieten, ein Rad bei der Bergabfahrt festzustellen, wenn es keinen Bremsschuh hat. Gewisse Bestimmungen müssen einer Centralstelle vorbehalten bleiben, und in diesem Sinne ist bedauerlich, dass über die Breite der Räder mechanisch betriebener Fahrzeuge eine allgemein giltige Bestimmung nicht vorhanden ist. Die verschiedenen Grafschaftsräthe können weit von einander abweichende, ja widersprechende Bestimmungen über die Radbreite treffen, die den Wagenführern überaus lästig fallen. Wenn ein Wagenführer von einer Grafschaft, in der die Radbreite der Vorschrift entspricht, sich in eine benachbarte begibt, kann es vorkommen, dass die Polizei die Weiterfahrt einfach untersagt. Da die Verhältnisse der Strassen durch ganz England im Grossen und Ganzen einheitlich sind, sollte man der Meinung sein, dass es keine Bedenken habe, den örtlichen Verwaltungsbehörden die Bestimmung über die Breite der Räder zu übertragen. Die Behörde könnte sich auf die Erfahrungen der Strasseningenieure und berufener Fachmänner in einer Weise stützen, wie es die Grafschaftsräthe nicht in der Lage sind; und dann würden die Ausführungsbestimmungen einen Grad von Uebereinstimmung erhalten, der durch eine grössere Zahl verschiedener behördlicher Körperschaften nie zu erreichen ist. Es könnte daher nur von Vortheil sein, wenn die Grafschaftsräthe die Aufstellung der Ausführungsbestimmungen den örtlichen Verwaltungsbehörden überliessen, wobei diesen letzteren vorbehalten bleiben könnte, die nach den örtlichen Verhältnissen etwa nöthigen Ausnahmebestimmungen zu treffen. Auch den Wagenfabrikanten würde die Vereinheitlichung derartiger Bestimmungen zugute kommen.

Weniger richtig könnte es scheinen, die Bestimmungen über die Benutzung der Brücken einer Centralbehörde zu überlassen. Es wird darauf hingewiesen, dass man jeder kleineren Grafschaft hätte aufgeben sollen, bestimmte wichtigere Strassen, die etwa die Richtung von Osten nach Westen und von Süden nach Norden haben, mit Brücken zu versehen, die von den unter das neue Gesetz fallenden Fahrzeugen überschritten werden können, und bei grösseren Grafschaften hätte die Zahl dieser Strassen vermehrt werden können. Immerhin ist diese Frage nicht so wichtig, dass ihre Regelung nicht der Zeit und der Erfahrung überlassen bleiben könnte. Denn die Ortsbehörde wird so viel Interesse an dem Verkehre der neuen Fahrzeuge, die den Localinteressen, namentlich auch den landwirthschaftlichen, sehr zugute kommen, haben, dass sie auch für gute Strassen und Brücken sorgen wird.

In Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit der Motorwagen in Städten sind die Ortsbehörden auf die Vermittlung des Handelsamtes angewiesen, das, sofern erstere Reglements in dieser Richtung erlassen, diese den beiden Häusern des Parlamentes vorzulegen hat. Zur Zeit sind Ausführungsbestimmungen hierüber unnöthig, denn

die Eigenthümer und Führer der Wagen werden ohnehin in diesem Punkte vorsichtig sein, da sie für den Schaden, der durch ungeeignete Handhabung der Wagen in verkehrsreichen Strassen entsteht, aufzukommen haben, und dann haben die Ortsgerichte genügend Rechtsmittel, um in Fällen von Leichtfertigkeit oder Unfähigkeit Abhilfe zu schaffen. Diese Befugniss haben sie dadurch, dass ein nicht von Pferden gezogenes Fahrzeug, eine leichte Locomotive allen Acten und allgemeinen Reglements, die den Strassenverkehr betreffen, unterworfen sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Umwandlung der hölzernen in eine gewölbte Ueberfahrtsbrücke in km 233·0715.) Der Bauconsens für die Herstellung einer gewölbten Ueberfahrtsbrücke an Stelle der bestehenden hölzernen in km 233·0715 der Linie Wien—Eger wurde ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 12.142/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Project für die Verlängerung der Geleise Nr. III und V in der Station Napagedl: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Verlängerung der Geleise Nr. III und V in der Station Napagedl unter gleichzeitiger Umlegung der Bezirksstrasse und Auflassung der Niveaukreuzung mit derselben daselbst vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und die k. k. Statthalterei in Brünn ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.365/IV.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Olmütz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project über die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Olmütz der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8982/IV.]

— (Linie Prerau—Brünn: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Sokolnitz: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer zu Zwecken der Mödritzer Zuckerfabrik bestimmten Strassenbrückenwaage in der Station Sokolnitz der Linie Prerau—Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.809/IV.]

— (Localbahn Branowitz-Pohrlitz: Herstellung eines Strassenladegeleises und einer Brückenwaage in der Station Pohrlitz: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Strassenladegeleises und einer Strassenbrückenwaage in der Station Pohrlitz der Localbahn Branowitz-Pohrlitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.872/IV.]

Localbahn Jičin-Turnau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass Z. 5660/I vom 19. Juli 1897 die Projectslinie Jičin—Turnau mit der Trassenführung über Eisenstadtl und Rowensko in Abänderung der mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums, Z. 75.995/L.B.A. ex 1895 zu Gunsten der alternativen Trassenführung über Mladejov getroffenen Entscheidung principiell genehmigt. [E.-M.-Z. 5660/I.]

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen durchgeführten politischen Begehung des Projectes einer Localbahn von Deutschbrod nach Saar haben die k. k. Statthalterei in Prag für die in Böhmen gelegene Theilstrecke derselben ab km 0·3, die Statthalterei in Brünn für den in Mähren gelegenen Theil dieser Linie beide im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums, endlich das k. k. Eisenbahnministerium selbst für die Strecke 0·0—0·3 den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 10.236/I.]

Projectirte Localbahn Jičin-Mladejov-Ktowa-Turnau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass Z. 5978/I vom 19. Juli 1897 den in den Trassenzug der Projectslinie Sudomeř—Unterbautzen—Mladejov—Ktowa—Lomnitz—Altpaka einzubeziehenden Theil der Projectslinie Jičin—Mladejov—Turnau, d. i. zwischen Mladejov und Ktowa, ferner die Trassenführung in der Theilstrecke Ktowa—Lomnitz—Altpaka principiell genehmigt, gleichzeitig jedoch den Concessionswerbern weitere Studien rücksichtlich der Trassenführung in der Theilstrecke Mladejov—Lomnitz behufs wünschenswerther Kürzung der Linie empfohlen. [E.-M.-Z. 5978/I.]

Projectirte Drahtseilbahn der Freiherr Drasche von Wartimberg'schen Bergverwaltung in Seegraben zum Bahnhofe in Leoben. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Freiherr Drasche von Wartimberg'schen Bergverwaltung in Seegraben für die Herstellung einer Drahtseilbahn zu einem am Bahnhofe in Leoben auszuführenden Auf- und Abladeplatz und Legung einer schmalspurigen Rollbahn vom Abladeplatze für den 1. September anberaumt. [E.-M.-Z. 12.393/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung neuer Telephon-Verbindungen in der Station Krakau.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auf dem Hauptbahnhofe der Station Krakau zur Ermöglichung einer raschen Verständigung der betreffenden Dienststellen folgende Telephon-Verbindungen herstellen lassen:

1. vom Telegraphenbureau des Hauptbahnhofes zur Cabine des Locomotivaufsehers im geraden Heizhause und zur Kanzlei der Heizhausleitung;
2. von der Cabine des Locomotivaufsehers im geraden Heizhause und von der Kanzlei der Heizhausleitung zum Telegraphenbureau der Verkehrsfiliale;
3. von der Cabine des Locomotivaufsehers im geraden Heizhause zur Kanzlei der Heizhausleitung.

Die Herstellung dieser Telephonlinien erfolgte im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Galizien, durch deren Organe auch die erforderlichen Leitungsarbeiten ausgeführt wurden. [G.-I.-Z. 10.592.]

Einführung der automatischen Vacuumbremse bei den Restaurationswagen Nr. 156, 166 und 340 der Linie Oderberg—Lemberg. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 26. Juli 1897, Z. 11.643/IV, die Einrichtung der Restaurationswagen Nr. 156, 166, dann des Reservewagens Nr. 340 (Strecke Oderberg—Lemberg) der internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft, Abtheilung Wien, für die automatische Vacuumbremse zur Durchführung bis 15. August angeordnet.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr. Nordwestbahn:

6. August. Der Gesammtverkehr wurde auf sämmtlichen Linien mit Ausnahme der Strecke Pelsdorf—Arnau, sowie auf sämmtlichen Localbahnstrecken aufgenommen.

Böhmische Nordbahn:

6. August. Der Gesammtverkehr wurde in den Strecken Bodenbach—Tetschen und Böhm.-Kamnitz—Tannenberg eingestellt.

Salzkammergut-Localbahn:

4. August. Der Gesammtverkehr Ischl-Mondsee und Salzburg wird morgen Früh wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

6. August. Der Zugsverkehr zwischen der Stefanie- und der Augartenbrücke wurde wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 38.057, der Firma Lindheim & Comp. für eine von der Endstation Köszeg (Güns) der Localbahn Szombathely (Steinamanger)—Köszeg ausgehende und in deren Fortsetzung gegen Nordwest über Röt, Rendek, Léka, die Gemarkung der Gemeinde Német-Szent-Gröt und weiterhin über Lontosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pörgölin bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 39.026, dem Eisenbahn-Oberinspector Ignaz Irsai für eine von der Endstation Szent-Endre der Localbahn Budapest (Ó-Buda [Alt-Ofen])—Szt.-Endre abzweigende und in deren Verlängerung diese über Léonyfalu-Telep mit Berührung des dortigen Kohlenbergbaurevieres und weiterhin über die Gemarkung der Gemeinde Duna-Bogdany mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Visegrád verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 39 613, den Ingenieuren Stefan Horváth und Géza Otocska in Nagy-Bérlek
   a) für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linie Uj-Dombovár—Pécs-Villany der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Barcs—Pécs—Üszög abzweigende und diese über Püspök-Bogád, Somogy, Vasas, Hoszu-Hetény, Pécs-Várad, Várkany, Lovász-Hetény, Varasd (Comitat Baranya), Nádas und die Gemarkung der Gemeinde Hidas in der Station Hidas-Bonyhád mit der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   b) für eine von der Station Hidas-Bonyhád aus die Linie a) über Bonyhád, Kokasd, Zomba, Felsö-Nána, Murga, Kalarno, Varsád, Szakadál und die Gemarkung der Gemeinde Gyönk in der Station Hidegkut-Gyönk mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Hidekut-Gyönk—Tamasi-Miklósvár verbindende;
   c) für eine von der Station Varasd aus die Linie b) über Rácz-Mecske, Feked, Vémend, Boszok, Somberek, Rácz-Görcsöny und die Gemarkung der Gemeinde Doboka (Comitat Baranya) in der Station Mohács mit der Linie Villány—Mohács des Staatsbetriebes und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende

   normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 39.910, der Direction der Kassa (Kaschau)-Tornaer Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der zukünftigen Station Ferdinandka der projectirten Localbahn Merény-Sztraczéna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895, Vorconcession Post c) ausgehende und diese über den Szulov-Gebirgssattel und weiterhin über Nagy-Veszveres und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Veszveres in der Station Betlér mit der Flügelbahn Bánréve-Betlér-Dobsina der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende, normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 40.287, dem Edmund Szilárdy, Einwohner von Salgótarján
   a) für eine von Szécsény (Comitat Nógrád) ausgehende, über Endrefalva, Szalmatercs, Karancs-Ság, Ság-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Hartyán bis zur Station Pálfalva der Hauptlinie Budapest — Hatvan — Zólyom—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende;
   b) eventuell für eine von der zukünftigen Station Kis-Hartyán aus der Linie a) abzweigende und diese über Puszta-Kökényes und die Gemarkung der Gemeinde Kaparó in der Station Kis-Terenne mit der vorbenannten Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 13. Juli, Z. 42.988, der Grossgemeinde Siklós für eine von der Station Vokány der Linie Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Siklós, Harkány, die Gemarkung der Gemeinde Drava-Szabolcs und nach Ueberbrückung der Dráva (Drau) in der Station Dolnji Miholjács mit der Slavonischen Draubahn Belisce—Dolnji Miholjács—Noskovci verbindende normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen personenführender Züge in dem Vierteljahre Jänner bis März 1897.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahre Jänner bis März 1897 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 43 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende März 1897, von 39.175 km (davon zweigeleisig 14.446 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 72.195 Schnellzüge, 698.506 Personenzüge und 321.707 gemischte Züge.

Geleistet wurden im Ganzen 47,579.845 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitt 528.665 Zugkilometer, und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1215 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 12.506 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres + 8427 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 6157 (+ 4249) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 6349 (+ 4178). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 133 (+ 87). In Folge der Verspätungen wurden 10.084 (— 7400) Anschlüsse versäumt.

Die beträchtliche Zunahme gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres ist hauptsächlich auf die ungünstigeren Witterungsverhältnisse in den drei ersten Monaten des laufenden Jahres zurückzuführen, wo in Folge von Schneeverwehungen ausserdem auf 23 Bahnen 827 Züge ganz und 361 Züge streckenweise ausgefallen sind.

Preussen. (Prämiirung nützlicher Erfindungen.) Für das Etatsjahr 1896/97 haben aus den im Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 13 Beamten und Arbeitern Belohnungen im Gesammtbetrage von 6500 Mk. für Erfindungen und Verbesserungen bewilligt werden können, die in wirthschaftlicher Beziehung oder für die Erhöhung der Betriebssicherheit von Bedeutung sind.

Sachsen. (Ermittlung der dienstlichen Inanspruchnahme der einzelnen Beamtengattungen.) Um möglichst genaue Unterlagen über den Grad der dienstlichen Inanspruchnahme der einzelnen Beamtengattungen zu gewinnen, werden bei den Sächsischen Staatsbahnen auf Anordnung des kgl. Finanzministeriums über die Dauer des planmässigen Dienstes und über die planmässigen Ruhetage des gesammten Personales Nachweisungen aufgestellt, für welchen Zweck besondere Formulare von den einzelnen Dienststellen auszufüllen sind. Den Ermittlungen wird der Dienst des Monats Juni zugrunde gelegt. Dabei sind ausser Berücksichtigung zu lassen die Beamten der höheren Rangsclassen, von den übrigen Beamten aber nur diejenigen, für welche eine regelmässige, beziehungsweise planmässige Dienstzeit nicht vorgeschrieben ist, wie Bahnverwalter, Bahnmeister u. s. w. Die Dienstdauer ist unter Zugrundelegung der Dienstpläne in der Weise zu ermitteln, dass auch die nur zeitweise — zum Beispiel an den Tagen des Dienstwechsels — vorkommende längere Dienstdauer mit Berücksichtigung findet. In die Dienstdauer werden die Stunden nicht eingerechnet, während deren der Dienst regelmässig über Mittag länger als eine Stunde unterbrochen wird. Dagegen werden die in die planmässigen Diensttouren fallenden Ruhepausen, die namentlich im Fahrdienste oft längere Zeit umfassen, von der planmässigen Dienstzeit nicht gekürzt. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Verlängerung der Giltigkeit der Rückfahrkarten.) Die ausgiebige Verlängerung der Rückfahrkarten-Giltigkeit, welche nach preussischem Vorgange auch in Sachsen an den hohen Festen gewährt wird, ist nach übereinstimmenden Beobachtungen der Dienststellen für die Abwicklung des Verkehrs selbst von günstigem Einflusse gewesen, und zwar insofern, als durch die Vertheilung des Verkehrs auf eine grössere Anzahl von Tagen eine gleichmässigere und weniger stossweise Abwicklung des Personenverkehrs ermöglicht worden ist. Ein Argument für eine allgemeine Verlängerung der Rückfahrkarten-Giltigkeit wird sich indes aus dieser Thatsache schwerlich herleiten lassen, weil die Gesichtspunkte, welche in dieser Richtung für den zeitlich beschränkten Festtagsverkehr massgebend sind, für den alltäglichen Personenverkehr auf der Eisenbahn weit weniger in Betracht kommen.

— (Einrichtung der Personenwagen IV. Classe mit Sitzbänken.) Nach dem Vorgange der Preussischen Staatsbahnen werden nunmehr auch im sächsischen Staatsbahn-

bereich die Personenwagen IV. Classe, und zwar sowohl für den Fern- als auch für den Vorortverkehr mit Sitzbänken ausgestattet werden. Die Bedenken, welche ursprünglich gegen diese Einrichtung geltend gemacht wurden — geringere Platzausnützung der Wagen, Erschwerung der Zugabfertigung in Folge des Drängens der Reisenden nach den Sitzplätzen — scheinen durch die bei den Preussischen Staatsbahnen gemachten Erfahrungen widerlegt zu sein.

— (Eröffnung des neuen Dresdener Hauptbahnhofes.) Dem Vernehmen nach soll der neue Dresdener Hauptbahnhof, welcher seiner Vollendung rüstig entgegengeht, wenn thunlich noch vor dem 1. Mai 1898 dem Betriebe übergeben werden. Ursprünglich hatte man diesen letzteren Zeitpunkt für die Eröffnung in Aussicht genommen, doch wird betriebsseitig Gewicht darauf gelegt, dass die Betriebseröffnung nicht mit der Einführung des Sommerfahrplanes zusammenfällt, sondern dass der Betriebsverwaltung noch vor dem Eintritte des Fahrplanwechsels Gelegenheit geboten wird, sich in die neuen localen Verhältnisse einzuleben.

— (Uebungen der Eisenbahnbeamten im Samariterdienst.) Auf Veranlassung des Samaritervereines (freiwillige Rettungsgesellschaft) in Dresden ist eine Anzahl sächsischer Eisenbahnbeamten in der ersten Hilfe bei Unglücksfällen ausgebildet worden. Am 1. Juni fand auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt eine Vorführung dieser Mannschaften statt, an welcher neben den ärztlichen Instructoren etwa 35 Bedienstete der Staatsbahnen betheiligt waren. Sämmtliche Uebungen — Verbinden und Schienen verwundeter Glieder, Krankentransport u. s. w. — verliefen mit äusserster Präcision und lieferten den Beweis, dass eine thunlichst ausgedehnte Ausbildung des Eisenbahnpersonales in der fraglichen Richtung — nicht nur für das Personal selbst, sondern auch für das die Bahn benützende Publicum — von der höchsten Wichtigkeit sein würde.

— (Rechnungsabschluss der Staatsbahnen für das Jahr 1896.) Der Rechnungsabschluss über den Betrieb der kgl. Sächsischen Staatsbahnen für das Jahr 1896 gibt ein erfreuliches Bild über die Entwicklung, welche der Verkehr im letztvergangenen Jahre auf den Sächsischen Staatsbahnen genommen hat. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 109,066.288·99 Mark, gegen 99,782.179·29 Mk. im Jahre 1895, so dass eine Mehreinnahme von insgesammt 9,284.109·70 Mk. gegenüber dem Vorjahre verbleibt. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 69,373.467·31 Mk., gegen 65,622.823·76 Mk. im Jahre 1895; es ergibt sich mithin für 1896 eine Mehrausgabe von 3,750.643·55 Mark. Der Ueberschuss betrug hienach im letztvergangenen Jahre 39,692.821·68 Mk. gegenüber einem Betrage von 34,159.355·53 Mark im Jahre 1895, das ist also ein Mehr für 1896 in Höhe von 5,533 466·15 Mk. In Percenten des mittleren Anlagecapitals (782,866.194·5 Mk.) ausgedrückt, ergibt der Ueberschuss im Jahre 1896 eine Verzinsung von 5·070 pCt. gegenüber einer Verzinsung im Jahre 1895 in Höhe von 4·515 pCt.; es ist mithin ein percentualer Mehrüberschuss gegen das Vorjahr in Höhe von 0·555 pCt. erzielt worden. Der Ueberschuss des Jahres 1896 beträgt

in Percenten der Einnahme . . . . . 36·393
„ „ „ Ausgabe . . . . . 57·216

Es entfielen

	1896	1895	
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	13.891·48	12.300·28	Mk.
„ „ 1 Nutzkm . . .	1·390	1·276	„
„ „ 1 Wagenachskm	0·041	0·038	„

(„Ztg. d. V. D. E.-V.“)

Frankreich. (Güterbestellzettel.) Im Jahre 1896 nahmen die sieben grossen französischen Eisenbahnnetze folgende Bestimmung in die Anwendungsbedingungen der allgemeinen Eil- und Frachtguttarife auf: „Der Aufgeber einer nach einem der sieben grossen Netze oder den Pariser Gürtelbahnen bestimmten Sendung kann durch Postkarte Mittheilung von der Ablieferung dieser Sendung erhalten, wenn er auf dem Abgangsbahnhofe eine besondere Gebühr von 25 Cts. bezahlt.“ Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt indessen der Bedingung, dass das Verlangen nach Mittheilung über die Ablieferung in die Abfertigungserklärung eingeschrieben werde. Nun haben zahlreiche Aufgeber den Gesellschaften mitgetheilt, dass es ihnen in dem Augenblick, wo sie ihre Sendungen aufgeben, nicht möglich wäre, vorauszusehen, ob es für sie nöthig wäre, über das Schicksal einer oder mehrerer Sendungen unterrichtet zu sein; sie könnten sich also in Voraussicht dieser Möglichkeit nicht ständig eine Ausgabe von 25 Cts. für jede ihrer Sendungen auferlegen, während sie den Beweis für eine Lieferung nur von Zeit zu Zeit nöthig haben. Sie haben daher den Wunsch ausgesprochen, dass sie auch nach erfolgter Ablieferung Mittheilung über gewisse Sendungen verlangen können, indem sie dann die Gebühr von 25 Cts. entrichten, die heute bereits bei der Aufgabe zu zahlen ist. Da diese Wünsche den Gesellschaften begründet erschienen, so haben die sieben grossen Netze dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag unterbreitet, die von der Mittheilung über die Ablieferung handelnden Artikel 55, bezw. 50 der Anwendungsbedingungen ihrer allgemeinen Eil-, bezw. Frachtguttarife wie folgt zu ergänzen: „Wenn der Aufgeber auf seiner Aufgabeerklärung das Verlangen nach Mittheilung der Ablieferung nicht kundgegeben hat, so hat er das Recht, später auf dem Abgangsbahnhofe Mittheilung über diese Ablieferung zu verlangen, indem er die vorerwähnte besondere Gebühr von 25 Cts. entrichtet.“

— (Gepäckaufgabe ohne Fahrkartenlösung.) Bisher konnte in Frankreich Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten nur als Eilgut (messagerie) aufgegeben werden; für dieses ist aber die Aufgabe drei Stunden vor Abgang eines Zuges, und zwar eines solchen mit allen Classen erforderlich, während die Ausgabe erst zwei Stunden nach Ankunft des Zuges verlangt werden kann. Die Reisenden, namentlich Ausflügler, haben vielfach den Wunsch ausgesprochen, ihre Reisegeräthe auch ohne Lösung von Fahrkarten als Gepäck aufgeben zu können. Die verschiedenen Minister der öffentlichen Arbeiten haben die Aufmerksamkeit der Gesellschaften auf diese Frage gelenkt und diese haben nunmehr dem Minister einen Verbandstarif der sieben grossen Netze für die Beförderung von Gegenständen zum persönlichen Gebrauche der Reisenden ohne Lösung von Fahrkarten zur Genehmigung unterbreitet. Die Reisenden haben danach das Recht, ihr Gepäck von irgend einem Bahnhof nach einem anderen abfertigen zu lassen, ohne mit einer Personenfahrkarte versehen zu sein. Die Abfertigung erfolgt in derselben Weise, wie diejenige von Gepäck mit Begleitung. Als Fracht hat das nicht begleitete Gepäck diejenige des Gepäckübergewichtes mit Mindesterhebung von 1·20 Frcs. für Sendungen von 40 kg und darunter und bis 3 Frcs. für 500 kg zu entrichten; dies ist das höchste zulässige Gewicht. Um aber eine Ueberfüllung der Packwagen zu verhüten, haben die Gesellschaften die verschiedenen Reisebedürfnisse, denen dieser Tarif zugute kommt, einzeln aufgeführt; ebenso können die Gesellschaften derartige Sendungen von gewissen, zum voraus durch Anschlag bezeichneten Zügen ausschliessen.

Der Landeseisenbahnrath hat diesen Tarif in der Sitzung vom 5. Mai mit der Massgabe befürwortet, dass auch die Musterkoffer der Handlungsreisenden dem persönlichen Gepäck gleichgestellt werden.

— (Gepäckrevision beim Nordexpresszug.) Die belgischen, deutschen und russischen Eisenbahn-Verwaltungen gestatten der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, ausser dem Preise für das Gepäckübergewicht und der Abfertigungsgebühr eine Gebühr von 1 Frc. zu erheben, um für die verschiedenen Kosten, die durch die Gepäckrevision an der Grenze verursacht werden, Deckung zu erhalten. Die Französische Nordbahn hat am 5. Jänner dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen denselben Zweck verfolgenden Tarifvorschlag zur Genehmigung unterbreitet; der Tarif soll anwendbar sein auf das Reisegepäck, das von den durch den Nordexpress-Luxuszug bedienten Bahnhöfen Paris, Saint-Quentin, Jeumont, Calais Maritime, Lille und Baisieux ausgeht. Die deswegen befragten Aufsichtsbeamten sprachen sich für die vorläufige Genehmigung des Antrages mit der Massgabe aus, dass die Gebühr von 1 Frc. nur für den Verkehr von französischen nach deutschen oder russischen Stationen gefordert werden dürfe. Der Landeseisenbahnrath hat sich diesem Gutachten angeschlossen.

— (Bekanntmachung der Arbeiterzüge.) Bisher haben die französischen Eisenbahn-Gesellschaften den Massnahmen, welche sie für den Verkehr der Arbeiter in der Umgebung von Paris und der Industriemittelpunkte der Provinz getroffen haben, keine genügende Veröffentlichung angedeihen lassen. Die Thatsache wurde jüngst bei einer Verhandlung in der Abgeordnetenkammer festgestellt und die Regierung nahm eine Tagesordnung an, welche verlangte, dass diese Lücke ausgefüllt werde. Andererseits sind die Nachrichten über Arbeiterzüge meistens in den allgemeinen Fahrplänen zerstreut, so dass die Bureaux der Centralverwaltung, um eine annähernd gleichmässige Zusammenstellung zu machen, ernstlichen Schwierigkeiten begegnen und besonders viel Zeit verlieren. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, sowie um den Absichten der Kammer entgegenzukommen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahn-Verwaltungen durch Erlass vom 10. Mai aufgefordert, bei jeder Aenderung des Sommer- und Winterdienstes besondere

Anzeigen der Arbeiterzüge mit allen zweckmässigen Angaben zu veröffentlichen und davon drei Abzüge den Fahrplan-Anträgen beim Minister beizufügen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnprojecten.) Als gemeinnützig sind erklärt worden: durch Verordnung vom 28. April eine Eisenbahn, die durch ein doppeltes Anschlussgeleise von den Linien Bordeaux—Spanische Grenze sowie Bayonne—Saint Jean Pied de Port ausgeht und in einen auf den Quais des linken Adur-Ufers an den Allées Maritimes in Bayonne zu erbauenden Seebahnhof endigt; concessionirt wurde diese Linie der Südbahn an Stelle der Eisenbahn Pau—Vic en Bigorre durch Vertrag vom 20. December 1894, genehmigt durch Gesetz vom 4. Mai 1895; ein in der Stadt Rouen durch Vertrag vom 27. März der Strassenbahngesellschaft von Rouen concessionirtes Strassenbahnnetz mit mechanischer Zugförderung; das neue Netz umfasst zusammen mit dem durch die Verordnungen vom 5. Mai 1876 und vom 2. Februar 1889 für gemeinnützig erklärten Netze zehn Linien; ferner ein mit der linksufrigen Gürtelbahn verbundener Güterbahnhof an der Tolbiacstrasse in Paris

Belgien. (Reisekostenentschädigung bei der Staatsbahn.) Die Staatsbahnverwaltung hat bestimmt, dass abgesehen von Vertretungen für fehlende Beamte die Stationsvorsteher I. und II. Classe 8 Francs, diejenigen III. Classe 7 Francs und diejenigen IV. Classe 5 Francs täglich an Reisekosten für Dienstreisen erhalten; hiezu kommt noch der Ersatz der Kosten für die ausserhalb der Eisenbahn zurückgelegten Strecken. Die anderen Beamten erhalten die gleiche Aufenthaltsentschädigung wie diejenigen Stationsvorsteher, denen sie amtlich gleichgestellt sind, soweit nicht die Reisekosten für sie durch andere Erlasse besonders festgesetzt sind.

— (Lohnzahlung an Arbeiter bei Dienstversäumnissen.) Ein Erlass des Eisenbahnministers hat, der „Z. d. V. D. E.-V.“ zufolge, die Dienstvorstände der Staatsbahnen ermächtigt, an die Arbeiter aller Gruppen den gewöhnlichen Taglohn für den ganzen oder einen Theil des Tage auszuzahlen, wenn die Betreffenden aus folgenden Gründen abwesend sein müssen: um an einer Wahl theilzunehmen; sich an der Bewerbung um ein Amt der Eisenbahn, Post, Telegraphen u. s. w. zu betheiligen; einen ärztlichen Besuch zu empfangen; in einem Krankenhaus oder bei einem Arzt Rath zu suchen; einem Begräbniss, einer Hochzeit in der Familie (bis zu einem bestimmten Verwandtschaftsgrade) beizuwohnen; eine Ehe zu schliessen; ein Los zu ziehen; vor Gericht zu zeugen; vor dem Miliz- oder Revisionsrath zu erscheinen; seiner Pflicht als Bürgerwache zu genügen; einer Firmung, einem ersten Abendmahl beizuwohnen; als Taufpathe eines Kindes zu erscheinen; eine Wohnung in einem neuen Wohnort zu suchen; der Besichtigung der Milizen oder deren Einstellung beizuwohnen; endlich um vom Minister in Audienz empfangen zu werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Zdenko Ostadál und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wodňan-Prachatitz statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 1340 Actien mit 268 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 110.348 Personen (gegen 112.995 Personen) mit einer Einnahme von 26.460 fl. (gegen 26.607 fl.) und 28.217 t Frachtgüter (gegen 26.352 t) mit einer Einnahme von 36.060 fl. (gegen 35.144 fl.) befördert. Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 65.747·13 fl. (+ 2·15 pCt.), die Betriebsausgaben auf 40.714·14 fl. (+ 11·16 pCt.). Der Betriebs-Nettoertrag berechnete sich auf 20.328·73 fl., der Betriebscoëfficient auf 69·008 pCt. (gegen 63·49 pCt.) Die Staatsgarantie wurde in der Höhe von 13.293·85 fl. (— 8·97 pCt.) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Generalversammlung hat ferner die Anträge des Verwaltungsrathes betreffend die Uebernahme der Concession für die Localbahn Wodňan-Moldauthein, betreffend die Abänderung des § 38 der Statuten und betreffend die Verlängerung der Functionsdauer der Verwaltungsraths-Mitglieder abgelehnt, den Antrag wegen Ergänzung der §§ 15 und 17 hingegen angenommen. Die bisherigen Verwaltungsraths-Mitglieder Dr. Zdenko Ostadál, Ernst Herbst, Ottokar Mokrý, Johann Zdiarský, Prokop Kerschbaum und Johann Zaruba wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Ostadál zum Präsidenten und Regierungs-Verwaltungsrath Dr. Ignaz Mikosch zum Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 10.604/I.]

Localbahn Beneschau-Wlaschim. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Johann Neubauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Beneschau-Wlaschim statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 1356 Actien mit 271 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte, welcher die Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. December 1896 umfasst, wurden 53.722 Personen mit einer Einnahme von fl. 20.389·63 und 18.424·6 t Güter mit einer Einnahme von fl. 33.071·92 befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen fl. 54.746·62, das Betriebsreinerträgniss stellte sich auf fl. 28.945·79. Die Staatsgarantie wurde in Anspruch genommen in der Höhe von fl. 3639·86. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Bei den sonach vorgenommenen Wahlen wurden sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Revisionsausschusses wiedergewählt. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurde Bezirksobmann Johann Neubauer zum Präsidenten wiedergewählt und an Stelle des eine Wiederwahl ablehnenden Baurathes Ribař Hofrath Speil Ritter von Ostheim zum Vicepräsidenten neugewählt. [E.-M.-Z. 10.639/I.]

Verlosungen.

Am 30. Juni:

Hidegkut-Tamáser Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaposvár-Mocsolader Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 1. Juli:

Bekeser Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Biharer Vicinaleisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Brassó- (Kronstadt) Haromszeker Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Csetnekthaler Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Debréczen—Füzes-Abonyer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Héjasfalva-Szekelyudvarhelyer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kis Ujszállás-Dévaványa-Gyomaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Matraer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Pressburg-Dunaszerdahelyer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Raab-Veszprem-Uj Dombovárer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Szilágyságer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Temesvár-Nagy Szent Miklóser Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Valsugana-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Versecz-Kubiner Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 1. August:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1852 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe des Nachtrages I zu dem ab 15. Februar 1891 giltigen Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker).

Mit 1. September 1897 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. October 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 15. Februar 1891 giltigen Ausnahmetarife für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) bei Aufgabe von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie von Brünn (K.F.N.B.) einerseits nach den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ehemaligen k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, dann von den Stationen der österreichischen Eisenbahnen einerseits nach den Wiener Bahnhöfen, Wien-Lagerhaus der Stadt Wien, Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel, sowie Marchegg loco und transit andererseits zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. August 1897. [563]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Jänner 1897.

Mit 1. September 1897 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
1. Frachtsätze für einzelne Transportartikel.
2. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.
3. Aenderungen von Stationsbezeichnungen.
4. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. August 1897. [564]

Priv. Oesterr.- ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1.

Mit 1. September 1897 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. October 1897 gelangt der Nachtrag VII zum vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
I. Aenderung in den Reexpeditionsbestimmungen.
II. Verkehrsbeschränkungen für die Station Budapest-központi vásárcsarnok.
III. Aenderung von Frachtsätzen.
IV. Aufnahme neuer ungarischer Stationen.
V. Aenderung von Stationsnamen.
VI. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten sein.

Wien, am 9. August 1897. [565]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Südwestrussischer Personenverkehr über Oderberg—Krakau—Brody und Podwołoczyska.

Einführung von Courierzügen zu erhöhten Fahrpreisen auf den Russischen Südwestbahnen.

Auf den Russischen Südwestbahnen verkehren auf Grund der neuen Sommerfahrordnung in den Strecken Kiew—Schmerinka—Birsula—Odessa und Kiew—Sdolbunowo Courierzüge, für die besondere Preise erhoben werden.

Den Inhabern der zufolge Tarifes für den Deutsch-Südwestrussischen Personenverkehr vom 19. April/1. Mai 1896 gelösten directen Fahrkarten, giltig für die gewöhnlichen Schnell- und Personenzüge, ist die Benützung der erwähnten Courierzüge gegen Lösung von Zuschlagskarten zu folgenden Preisen gestattet:

Bei der Fahrt	Erwachsene I. Cl.	Erwachsene II. Cl.	Kinder I. Cl.	Kinder II. Cl.
	Rubel			
über Podwołoczyska rücksichtlich der Strecke				
Schmerinka—Birsula	1·30	0·75	0·33	0·19
„ —Kiew	1·55	0·95	0·39	0·24
„ —Odessa	2.10	1·25	0·53	0·32
über Brody rücksichtlich der Strecke				
Sdolbunowo—Kiew	2·10	1·25	0·53	0·32

Vorerwähnte Zuschlagskarten sind beim Uebertritte auf die Russischen Südwestbahnen zu lösen.

Wien, am 6. August 1897. [566]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Vom 15. August 1897 angefangen gelangen in der Relation Rattenberg—München C.B., bezw. umgekehrt directe Fahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge zur Ausgabe.

Mit dem gleichen Tage wird auch die directe Abfertigung von Reisegepäck in der vorbezeichneten Relation aufgenommen.

Wien, am 9. August 1897. [567]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Wiederaufnahme der Güterbeförderung im Binnenverkehre der Hauptlinien.

Nachdem die durch Hochwasser verursachten Verkehrsstörungen auf den Hauptlinien der Sächsischen Staatsbahnen beseitigt worden sind, erfolgt im Binnen-Güterverkehre auf den fahrbaren Strecken vom 9. August ab die Beförderung der Eil- und Frachtgüter zu den tarifmässigen Sätzen ohne Berechnung von Umwegsfracht.

Von diesem Zeitpunkte ab wird auch der am 2. August 1897 veröffentlichte und laut Bekanntmachung vom 7. August vom kgl. Finanzministerium nachträglich genehmigte Lieferfristzuschlag von zwei Tagen wieder aufgehoben.

Dresden, am 8. August 1897. [568]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung neuer Ausnahmetarife.

Mit 1. September 1897 treten im Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehre neue Ausnahmetarife, Heft 1, 2, 3 und 4, in Kraft, durch welche die gegenwärtig bestehenden gleichnamigen Tarife sammt Nachträgen gleichzeitig ausser Wirksamkeit gesetzt werden. In die Tarifhefte 1—3 wurden viele ungarische Stationen neu einbezogen.

Insoweit die neuen Tarife den bisherigen gegenüber höhere Frachtsätze enthalten, treten letztere erst mit 1. October 1897 in Kraft.

Die neuen Tarife sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu folgenden Preisen erhältlich, und zwar:

Heft 1 . . . . 40 Heller
Heft 2 . . . . 70 „
Heft 3 . . . . 40 „
Heft 4 . . . . 10 „

Budapest, am 9. August 1897. [569]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag VII.) Am 1. August ist zu diesem Tarife der Nachtrag VII erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. August in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegeben Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Beförderung wehrpflichtiger Angehöriger des Deutschen Reiches. (Fahrpreisbegünstigung.) Die aus Oesterreich-Ungarn, beziehungsweise aus Bosnien und der Herzegowina zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Wehrpflichtigen des Deutschen Reiches, ausgenommen diejenigen, welche sich zur Musterung oder Aushebung stellen müssen, werden auf der Fahrt nach dem heimatlichen Einberufungsorte bei Benützung der III. Wagenclasse der Personenzüge gegen Vorweisung des Einberufungschreibens zum Militärfahrpreise abgefertigt.

Ausland.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Tarifirung von Grubenholz.) Mit Giltigkeit vom 1. August gelangten für folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen die Frachtsätze des Rohstofftarifes, Ausnahmetarif Nr. 5, zur Einführung.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte finden auf die genannten Artikel keine Anwendung.

Die Ausnahmefrachtsätze für Grubenholz gelten im Verkehre mit sämmtlichen Verbandsstationen, ebenso die von der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit Tarifanzeiger Nr. 13 vom 31. März unter Nr. 25.208/III veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt.

Hessisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. August gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aenderung des Vorwortes.
III. Aenderung des Abschnittes D, Tarif für die Beförderung auf Verbindungsbahnen etc.
IV. Aenderung und Ergänzung des Abschnittes E, Tariftabellen.
V. Aenderung des Abschnittes F, Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften.
VI. Aenderung von Stationsnamen.

Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. August ist der Nachtrag III zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt D, Tarif für die Beförderung auf Verbindungsbahnen etc. etc.
III. Aenderungen zu Abschnitt E, Tariftabellen.
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F, Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften.
V. Aenderung von Stationsnamen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Ausnahmetarif für Stammholz.) Am 1. August gelangte der Ausnahmetarif 1 a für Stammholz, europäisches, zur Einführung, und zwar:

1. Stammholz mit oder ohne Rinde, rundes oder auf einer Seite beschlagenes, sowie bis zu höchstens 3 m beschlagene Stämme;
2. Eichen- und sonstiges Laubstammholz, façonnirtes, d. h. mehrkantig abgebeiltes (aber nicht gesägtes);
3. die lediglich des Transportes wegen nach dem Durchmesser zersägten oder zerspaltenen sogenannten Wagenschüsse

bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen mit einem Frachtbriefe oder bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg für den einzelnen Wagen.

Nach	Von Deggendorf	Von Passau	Von Regensburg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Aachen	2·04	2·15	1·84
Coblenz Rheinbhf.	1·58	1·69	1·38
Düsseldorf-Derendorf	1·94	2·05	1·74
Dortmund B.M. und K.M.	2·03	2·14	1·83
Dortmund Rh.	2·02	2·13	1·82
Duisburg	2·01	2·12	1·81
Elberfeld	1·96	2·07	1·76
Herbesthal	2·09	2·20	1·89
Köln-Gereon	1·85	1·96	1·65
Neuss	1·95	2·06	1·75
Venlo linksrh.	2·08	2·19	1·88

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R. G. Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1471	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen der Classe B	Teplitz-Waldthor	Budapest- dunaparti tehér-pályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Kiterö, nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, deli vasut (Südb.) loco; Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif Theil II. Heft 1, vom 1. November 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	243 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Köbánya also und felsö pályaudvar					246 Heller				
					Komárom-Ujszöny					233 Heller				
1472	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Bazin		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif Theil II. Heft 3		Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)				41	31	10			
					Wien St.E.G. (Abzweigung b. d. Stadlauerbrücke) transit				Besteht kein directer Frachtsatz	31				
					Floridsdorf				37	29·8	7·2			
					Stadlau				37	29·8	7·2			
1473	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Kalán-Zeykfalva	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie der im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 enthaltenen auf die Beschränkung für den Güterverkehr in der Station Kalán-Zeykfalva Bezug habenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	198 Heller	185 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		
1474	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes Tarif Theil II, Heft 1 (Lebensmittel als Eilgut)	Pottenstein		Einhaltung der für den Ausnahmetarif 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes Tarif Theil II, Heft 1, giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 15. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfg.		Im Kartirungswege		
					Dresden-Altstadt					460				
					Dresden-Friedrichstadt					472				
					Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)					478				
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1475	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken)	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen		Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Vom 17. August 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Verbandstarife		ad a) die Frachtsätze der Classe A ad b) die Frachtsätze der Classe A ad c) die Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		
1476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gusseiserne Röhren der Pos. E—6 der Güterclassification Tarif Theil I für die österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Altkladno B.E.B.	Wien St.E.G. loco	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	97·9 Kreuzer	67·6 Kreuzer	30·3 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind
1477	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile laut Waarennomenclatur des Ausnahmetarifes 8 A und B für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Sämmtlichen in den Schnitt-Tafeln B des Ausnahmetarifes 8 A und B für den nebenbezeichneten Verkehr, Seite 94—97 und 100—107, enthaltenen deutschen Stationen	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwoloczyska (Bhf.) transit	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr		Auflassung der tarifmässigen Deckenmiethe hinsichtlich des Durchlaufes auf der österr. Strecke bei Transporten, welche von der deutsch-österr. Grenze bis zur österr.-russ. Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1478	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kokes	Siehe nebenstehende Tabelle		Die Sendungen nach Hieflau und Zeltweg müssen mit directen Frachtbriefen aufgeliefert werden, welche die Routenvorschrift „über Halbstadt—Starkotsch—Kolin—Prag St.E.G." tragen. Im Uebrigen unter Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Niederschlesischer Kohlen- etc. Tarif nach den Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. September 1897. — Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889 und nach der St.E.G. vom 1. Jänner 1889	Siehe nebenstehende Tabelle			Ad Pos. a) und b) im Kartirungswege, ad c) bis h) im Rückvergütungswege, und zwar gelten die Nachlässe ad c) und d) von den ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätzen, jene ad e), f) und g) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. September 1897 und endlich jene ad h) von den directen Frachtsätzen der citirten Tarife vom 1. Juni 1889 und 1. Jänner 1889	Ad c) bis h) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1899 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, so verringern sich die gewährten Nachlässe im gleichen Ausmasse

Position	Nach	Von: Friedenshoffnunggrube B.F. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Friedenshoffnunggrube N.M. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Glückhilfgrube N.M. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Egmontschacht und Mayrauschacht Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Gustav- und Abendröthegrube Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass
		in Hellern per 100 kg														
a	Hieflau	182·0	159·2	22·8	180·4	157·6	22·8	180·4	157·6	22·8	177·8	155·0	22·8	178·6	155·8	22·8
b)	Zeltweg	202·0	181·2	20·8	200·4	179·6	20·8	200·4	179·6	20·8	197·8	177·0	20·8	198·6	177·8	20·8
c)	Hieflau	159·2	140·4	18·8	157·6	139·0	18·6	157·6	139·0	18·6	155·0	136·8	18·2	155·8	137·6	18·2
d)	Zeltweg	181·2	160·6	20·6	179·6	159·2	20·4	179·6	159·2	20·4	177·0	157·0	20·0	177·8	157·8	20·0
e)	Assling	236·0	200·8	35·2	234·4	199·2	35·2	234·4	199·2	35·2	231·8	195·8	36·0	232·6	195·4	37·2
f)	Jauerburg	236·0	201·2	34·8	234·4	199·6	34·8	234·4	199·6	34·8	231·8	196·2	35·6	232·6	195·8	36·8
g)	Nach allen im citirten Tarife vom 1. September 1897 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen und über Prag—Gaisbach-Wartberg—Linz, bezw. Sanct Valentin instradirenden Stationen der k.k.St.B., mit Ausnahme der unter a) bis f) angeführten	Verschieden	Verschieden	31·8	Verschieden	Verschieden	31·8	Verschieden	Verschieden	31·8	Verschieden	Verschieden	32·2	Verschieden	Verschieden	34·0
h)	Prag transito mit der Bestimmung nach über Gaisbach-Wartberg gelegenen, im citirten Tarife vom 1. September 1897 nicht enthaltenen Stationen der k.k.St.B.			42·0			42·6			42·4			43·6			45·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1479	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eisenbahn-Fahrzeuge auf eigenen Rädern laufend	Časlau (und vice versa)	Sedletz-Kuttenberg	Frachtzahlung für das Effectivgewicht und Aufrechthaltung der für diese Fahrzeuge giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	15 Heller	6 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtsatz findet nur auf Regietransporte der Kuttenberger Localbahn Anwendung
1480	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Skutsch	Pardubitz transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen der Transporte hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn	18·8 Heller	16·0 Heller	2·8 Heller	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zur Strassenpflasterung in Daschitz bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt in Daschitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1481	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Zeitungspackete als Gepäck	Reichenberg	Reichenau i. B.	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Declaration des Interesses an der Lieferung	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Personenzügen 15 kr. per Sendung exclusive der Stempelgebühr von 5 kr. per Expedition
1482	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische	Skalis	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	13 Kreuzer	12·2 Kreuzer	0·8 Kreuzer	Im Kartirungswege		Bei derartigen Sendungen ist ein frachtfreies Gutgewicht von 5 Percent gestattet
1483	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pferde	Eszék	Wien Matzleinsdorf Wien St.E.G.	Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Verschieden	237·65 Kronen pro Wagen incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
24	Nr. 139 vom 3. December 1896	2236		Sämmtliche österreichischen Bahnverwaltungen	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	allen Stationen der betheiligten Verwaltungen	Vom 17. August 1897	An Stelle der hiedurch aufgehobenen Publicationen treten die in diesem Blatte unter Einem veröffentlichten Tarifermässigungen für den gleichen Artikel in Kraft
	Nr. 43 vom 13. April 1897	880		K.k.Oe.St.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., B.C.B., B.E.B., B.N.B. und A.T.E.		Smichow	in Böhmen, bezw. Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der betheiligten Verwaltungen		
25	Verordnungs-Blatt Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	130		Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	Coaks	Friedenshoffnungsgrube B. F. Friedenshoffnungsgrube N. M. Glückhilfgrube N. M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube	Hieflau Zeltweg Assling Jauerburg Lees-Veldes Prag transito	31. August 1897	An Stelle der hiedurch aufgehobenen Publication treten die in diesem Blatte unter Einem veröffentlichten gleichartigen, bezw. abgeänderten Tarifermässigungen

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend verzeichneten

Holzmaterialien

pro 1898 wird im Offertwege vergeben, und zwar:

400 Cubikmeter Brückenhölzer (Eiche und Lärche),
350 „ Extrahölzer (Lärche),
350 „ weiches Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
1.332 „ „ „ für den Wagenbau,
84 „ hartes „ „ „ „
36 „ Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern,
3 „ Stämme (Birken),
17.000 Raummeter Saum- und Schwartenholz,
800 Hektoliter Holzkohle aus hartem Holz,
15.000 „ „ „ weichem Holz.

Ausserdem gelangt auch die Lieferung des gesammten Bedarfes pro 1898 an

Oberbau-Schwellen

aus Eichen-, Lärchen-, Buchen- oder Föhrenholz, ferner des Bedarfes an **diversen Holzwaaren,** wie: Waldstangen, Hebebäumen, Beisser, Bremsprügel, Werkzeughefte und Stiele, sowie Dachschindeln, zur Vergebung.

Als Liefertermin wird bedingt, und zwar für:
Brücken- und Extrahölzer die Zeit vom April bis Ende Juni,
Oberbauschwellen „ „ „ März „ „ December,
alle Schnitthölzer „ „ „ April „ „ October.

Alle sonstigen Holzwaaren sind den Bestimmungen der speciellen Lieferungsbedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferungen Bezug habenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf Theile desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbau-Schwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind sammt den Beilagen, per Bogen mit 50 kr. Stempel versehen, unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise längstens bis

10. September 1897, Mittags 12 Uhr

bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz einzubringen.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen zu überreichen, und zwar in versiegelten Couverts mit der Aufschrift: „Offert auf Lieferung von Schwellen, Extra- und Brückenhölzern und Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke“ oder „Offert für Lieferung von Schnittholz für Wagenbau, diversen Holzmaterialien, Brennholz und Holzkohle“ zu versehen.

Die Preise sind franco einer oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linien, inclusive Verladung und sonstiger Spesen, zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, der am 10. September 1897, Nachmittags 3 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direction Linz steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 14. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. Wien, 14. August 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn von der Sofienbrücke in Wien bis zur Rotunde im k. k. Prater.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem J. E. Bierenz, Ingenieur in Wien, die mit dem Erlasse vom 12. April 1897, Z. 4050/I (Verordnungs-Blatt vom 29. April 1897, Nr. 49), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampfkraft oder Elektricität zu betreibende Kleinbahn von der Aspern-, eventuell von der Stefaniebrücke in Wien in die Freudenau mit einer Abzweigung zum Lusthause im k. k. Prater auf eine weitere Abzweigung von der Sofienbrücke durch den mittleren Theil des k. k. Praters zu einem Punkte nächst der Rotunde ausgedehnt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 10.082/I.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 7. August 1897, Z. 9056/B, an die Direction der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als dermalen geschäftsführende Verwaltung der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz betreffend die Verwerthung des hinsichtlich der vorgekommenen Eisenbahnunfälle gesammelten Materiales.

Die bei Ausübung des executiven Eisenbahn-Betriebsdienstes vorkommenden Verstösse der Organe gegen ihre instructionsmässigen Obliegenheiten, sowie die mannigfachen anderweitigen Factoren, welche geeignet sind, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ungünstig zu beeinflussen, treten in auffälligster und klarster Weise beim Studium der Eisenbahnunfälle und sonstigen Betriebsereignisse zu Tage, und es bieten in dieser Hinsicht die hieramts einlaufenden Erhebungsberichte im Vereine mit den in wichtigen Fällen von Organen der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen ein unmittelbar aus der Wirklichkeit geschöpftes, äusserst lehrreiches Materiale über die Ursachen solcher Vorkommnisse.

Damit nun dieses Materiale gehörig verwerthet werde und insbesondere auch bei den periodischen Prüfungen und Belehrungen des Executivpersonales die entsprechende Nutzanwendung finden könne, werden der geehrten Direction in der Anlage die für die Monate August 1896 (am 1. August 1896 wurde nämlich die neu organisirte General-Inspection activirt) bis inclusive December 1896 verfassten Zusammenstellungen der Unfälle und ausserordentlichen Ereignisse sammt deren Ursachen behufs Vervielfältigung und Weiterverbreitung an die einzelnen österreichischen Bahnverwaltungen übermittelt, welche hieraus auch allerlei Anregungen für zweckdienliche Massnahmen und Vorsorgen schöpfen wollen, und es beabsichtigt die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, in gewissen kürzeren Zeiträumen auch weitere solche Zusammenstellungen in dieser oder einer etwa noch zu verbessernden Form zu obigen Zwecken hinauszugeben.

Nach erfolgter Vervielfältigung dieser Zusammenstellungen wolle die geehrte Direction je 20 Exemplare für den hieramtlichen Gebrauch vorlegen.

Wien, am 7. August 1897. Lilienau m. p.

Eröffnung der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów.

Am 12. August 1897 wird die Localbahn Borki wielkie-Grzymałów mit den Stationen Borki wielkie (Anschlussstation und bestehende Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Linie Krakau—Lemberg—Podwołoczyska), Kołodziejórka, Skałat und Grzymałów für den Gesammtverkehr (mit Ausnahme der Beförderung von Viehtransporten und explosiven Gegenständen) eröffnet.

Lemberg, 10. August 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Stand der Korbweiden-, Obstbaum- und Wildbaumculturen längs der österreichischen Eisenbahnen mit Ende 1896.

I. Weidenculturen.

Mit Schluss des Jahres 1896 war der Stand der Weidencultur folgender:

a) einzelne Weiden . . . . 1,081.475 Stück
b) Reihenpflanzungen . . . . . . 2,727.679 m
c) geschlossene Bestände . . . . . 4,096.039 m^2

wonach bei der Gesammtlänge der in Betracht kommenden Bahnen von 15.601·5 km auf das Bahnkilometer 69·3 Stück Einzelweiden, 174·83 m Reihenpflanzungen und 262·54 m^2 geschlossene Bestände entfallen.

Wird nun angenommen, dass ein Meter Reihenpflanzungen 1·3 Stück und ein Quadratmeter geschlossener Bestand 1·6 Stück Weiden entsprechen und reducirt man hienach sämmtliche Weidenbestände auf die Stückzahl, so ergeben sich mit Ende 1896 folgende Zahlen:

	Stück
a) einzelne Weiden	1,081.475
b) Reihenpflanzungen (2,727.679 × 1·3) .	3,545.983
c) geschlossene Bestände (4,096.039 × 1·6)	6,553.662
Zusammen . . .	11,181.120

d. i. 716·67 Stück auf das Bahnkilometer.

Obiger Gesammtbestand vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

	Stück
1. K. k. Oesterr. Staatsbahnen	5,805.300
2. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn	1,549.680
3. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1,345.252
4. Südbahn-Gesellschaft	1,187.690
5. Oesterr. Nordwestbahn	875.000
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	138.385
7. Buschtěhrader Eisenbahn	103.760
8. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . .	91.890
9. Böhmische Nordbahn	53.102
10. Wien-Aspang-Bahn	17.980
11. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6.430
12. Kgl. Sächsische Staatsbahn	5.647
13. Kgl. Bayerische Staatsbahn	1.004

Es ist sonach gegen das Jahr 1895 eine Vermehrung der Weidenbestände eingetreten bei

	Stück
den k. k. Oesterr. Staatsbahnen	um 405.451
der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	„ 29.916
der Buschtěhrader Eisenbahn	„ 4.430
der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	„ 632

Dagegen eine Verminderung bei

	Stück
der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	um 5.610
der Südbahn-Gesellschaft	„ 2.255
der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn	„ 1.519
der Böhmischen Nordbahn	„ 462

Bei den übrigen Bahnen hat sich der Bestand nicht geändert.

Die unwesentliche Verminderung hat ihren Grund theils in der Inanspruchnahme von Weidenculturflächen für Stationserweiterungen etc., theils in ungünstigen klimatischen Einflüssen.

Der Stand der Weidenculturen bei den unter selbstständiger Verwaltung stehenden Localbahnen war folgender:

	Stück
1. Kremsthalbahn	50.892
2. Böhmische Commercialbahnen	40.303
3. Mühlkreisbahn	13.508
4. Bozen-Meraner Bahn	5.590
5. Stauding-Stramberger Localbahn	3.200
6. Steyrthalbahn	2.834
7. Neutitscheiner Localbahn	320
8. Kahlenberg-Eisenbahn	130

Der Ertrag der Weidenculturen im Jahre 1896 betrug:

für zu Bahnzwecken verwendete Ruthen .	fl. 13.204·26
für verkaufte Ruthen	„ 7.717·25
Zusammen . . .	fl. 20.921·51

Von diesem Betrage entfallen:

a) auf Privatbahnen	fl. 17.152·15
b) auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen .	„ 3.565·59
c) auf die in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der fremdländischen Bahnen .	„ 11·76
d) auf selbstständige Localbahnen . . .	„ 192·01

Der Ertrag hat somit im Jahre 1896 gegen 1895 bei den Privatbahnen um fl. 4652·55 und bei den selbstständigen Localbahnen um fl. 108·01 zugenommen, bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen um fl. 1501·10 abgenommen, was in der durch die namhaften, auf den Linien der letzteren durchgeführten Erweiterungsbauten bedingten Auflassung älterer, ertragsfähigerer Weidenbestände, sowie in der geringeren Nachfrage nach Weidenruthen seine Begründung findet, indem die Pflanzungen theilweise an weit von Ortschaften entfernten und oft schwer zugänglichen Stellen gelegen sind.

Auf das Flächenmass reducirt, ergibt der mit 11,181.120 Stück ermittelte Gesammtweidenbestand eine Fläche von 69.882 Ar und einen Ertrag von 29·9 kr. per Ar, gegen 26·1 kr. im Vorjahre.

Schliesslich wird erwähnt, dass der Bestand der für feinere Korbflechtarbeiten geeigneten Weidensorten (Salix viminalis und purpurea) sich mit Schluss des Jahres 1896 auf 2,544.145 Stück, d. i. 22·7 pCt. des

Gesammtbestandes, gegen 23·4 pCt. im Vorjahre, berechnet; derselbe hat somit um 0·7 pCt. abgenommen.

II. Obstbaumculturen.

Die Gesammtzahl der Obstbäume mit Schluss des Jahres 1896 betrug 375.423 Stück, gegen 365.334 Stück im Jahre 1895, somit um 10.089 Stück mehr, und es vertheilt sich dieselbe auf die einzelnen Bahnen von zusammen 15.601·5 km Bahnlänge wie folgt:

Post Nr.	Bahnunternehmung	Stück Obstbäume im Jahre 1896	Stück Obstbäume Differenz
1	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	138.415	+ 9933
2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	77.367	— 1671
3	Oesterr. Nordwestbahn	51.529	— 4617
4	Südbahn-Gesellschaft	40.251	+ 4266
5	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn	18.546	+ 540
6	Buschtěhrader Bahn	18.236	— 109
7	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.460	+ 359
8	Böhmische Nordbahn	10.289	+ 1028
9	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	9.124	+ 160
10	Kaschau-Oderberger Bahn	529	+ 34
11	Eisenbahn Wien-Aspang	264	— 14
12	Kgl. Sächsische Staatsbahnen	245	—
13	Kgl. Bayerische Staatsbahnen	168	—

Auf das Bahnkilometer entfallen bei der

1. Aussig-Teplitzer Bahn . . . . 90 Stück
2. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft . . . . 57 „
3. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 55 „
4. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 44 „
5. Südnorddeutschen Verbindungsbahn . . . 37 „
6. Böhmischen Nordbahn . . . . 32 „
7. Südbahn-Gesellschaft . . . . 25 „
8. K. k. Oesterr. Staatsbahnen . . . . . . 15 „
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn . . . . 14 „
10. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 8 „
11. Kgl. Sächsischen Staatsbahnen . . . . . 5 „
12. Kgl. Bayerischen Staatsbahnen . . . . . 4 „
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 3 „

Die grössere Abnahme der Zahl der Obstbäume bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn erklärt sich durch bauliche Veränderungen und ungünstige Witterung, bei der letzteren insbesonders dadurch, dass die Maulbeerbäume und Sträucher nicht als Obstbäume, sondern unter den diversen Heckenpflanzen (Reihenpflanzungen) ausgewiesen erscheinen.

Nach Obstgattungen gruppirt, enthalten die Pflanzungen auf den currenten Strecken, den Stationen und Wächterhaus-Plateaux:

	Stück		pCt. des Gesammt-Obstbaumbestandes
Apfelbäume	78.479	Stück	= 20·9
Kirschen- und Weichselbäume	51.762	„	= 13·7
Birnbäume	37.067	„	= 9·9
Pflaumen- u. Zwetschkenbäume	119.574	„	= 31·9
Nussbäume	4.537	„	= 1·2
Edle Kastanienbäume	328	„	= 0·1
Pfirsichbäume	3.538	Stück	= 0·9
Feigenbäume	362	„	= 0·1
Olivenbäume	12	„	= 0·0
Mandelbäume	83	„	= 0·0
Maulbeerbäume	2.474	„	= 0·7
Diverse Obstbäume	5.743	„	= 1·6
und jene in Baumschulen:			
Apfelbäume	20.312	„	= 5·4
Kirschen- und Weichselbäume	2.899	„	= 0·8
Birnbäume	7.580	„	= 2·0
Pflaumen- u. Zwetschkenbäume	632	„	= 0·2
Nussbäume	13	„	= 0·0
Diverse Obstbäume	39.874	„	= 10·6

Ausserdem bestehen bei der Südbahn noch 20·65 Ar Obstbaumpflanzungen.

Ein Gelderträgniss der Obstbaumculturen im Jahre 1896 erscheint ausgewiesen von der

		gegen 1895
Oesterr. Nordwestbahn	mit fl. 339·50	(+ 25·50)
Südnorddeutschen Verbindungsbahn	mit fl. 31·60	(+ 15·60)
Südbahn-Gesellschaft	mit fl. 66·—	(+ 18·40)

Die letztgenannte Verwaltung hat überdies eine Einnahme aus den Maulbeerculturen von fl. 473 erzielt.

III. Cultur der Wildbäume und Sträucher.

Auf den in dem vorstehenden Abschnitte II unter Nr. 1—13 aufgeführten Bahnen waren mit Ende 1896 vorhanden:

a) Einzelpflanzungen 3,611.017 Stück oder 231·5 Stück per Kilometer Bahnlänge (— 35·4 Stück per Kilometer gegen 1895),

b) Reihenpflanzungen 5,433.623 m oder 348·2 m per Kilometer Bahnlänge (— 34·2 m per Kilometer gegen 1895),

c) geschlossene Bestände 4,463.431 m² oder 286 m² per Kilometer Bahnlänge (— 8·2 m² per Kilometer gegen 1895).

Die unwesentliche Verminderung dieser Bestände gegen das Jahr 1895 erklärt sich, wie wiederholt erwähnt, hauptsächlich durch die namhaften baulichen Veränderungen.

Die erste Rolle nehmen, wie in den Vorjahren, bezüglich der Einzel- und Reihenpflanzungen die Südbahn-Gesellschaft mit 79·5, bezw. 16·6 pCt. und bezüglich der geschlossenen Bestände die Buschtěhrader Eisenbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 24·3, bezw. 22·5 pCt. ein.

Den Baum- und Strauchgattungen nach geordnet entfallen:

1. auf Einzelpflanzungen:

			pCt.
a) Akazien	1,273.431	Stück	= 35·3
b) Fichten	615.680	„	= 17·1
c) Erlen	426.787	„	= 11·8
d) Föhren	390.367	„	= 10·8
e) Buchen	162.562	„	= 4·5
f) Lärchen	119.135	„	= 3·2
g) Liguster	69.570	„	= 1·9
h) Birken	45.581	„	= 1·3
i) Loniceren	21.991	„	= 0·6
k) Weissdorn	16.341	„	= 0·5
l) Ahorn	15.032	„	= 0·4
m) Licium	9.034	„	= 0·3
n) Gleditschien	5.747	„	= 0·2
o) Flieder	1.959	„	= 0·0
p) Eibisch	697	„	= 0·0
q) Diverse Sträucher	437.103	„	= 12·1

2. auf Reihenpflanzungen:

a) Weissdorn	1,977.366 m	=	36·4	pCt.
b) Fichten	1,336.140 „	=	24·6	„
c) Akazien	948.590 „	=	17·5	„
d) Erlen	319.153 „	=	5·9	„
e) Buchen	105.103 „	=	1·9	„
f) Liguster	101.618 „	=	1·9	„
g) Loniceren	67.470 „	=	1·3	„
h) Gleditschien	63.741 „	=	1·2	„
i) Licium	24.969 „	=	0·5	„
k) Birken	12.475 „	=	0·2	„
l) Flieder	10.507 „	=	0·2	„
m) Ahorn	6.496 „	=	0·1	„
n) Föhren	3.970 „	=	0·0	„
o) Lärchen	2.439 „	=	0·0	„
p) Eibisch	19 „	=	0·0	„
q) Diverse Sträucher	453.567 „	=	8·3	„

3. auf geschlossene Bestände:

a) Akazien	749.965 m²	=	16·8	pCt.
b) Föhren	556.627 „	=	12·5	„
c) Fichten	324.939 „	=	7·3	„
d) Erlen	248.398 „	=	5·6	„
e) Birken	216.733 „	=	4·9	„
f) Buchen	10.533 „	=	0·2	„
g) Weissdorn	7.922 „	=	0·2	„
h) Licium	5.748 „	=	0·1	„
i) Loniceren	2.196 „	=	0·0	„
k) Liguster	1.563 „	=	0·0	„
l) Flieder	1.375 „	=	0·0	„
m) Lärchen	160 „	=	0·0	„
n) Diverse Wildbäume und Sträucher	2,337.272 „	=	52·4	„

Die Südbahn-Gesellschaft hat als Ertrag aus den Wildbaumculturen wegen unaufschiebbarer Holzschlägerungen fl. 5201 ausgewiesen, d. i. um 602 mehr als im Jahre 1895.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Vergrösserung des Güterabgabsmagazines in der Station Znaim.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das Project für die Vergrösserung des Güterabgabsmagazines in der Station Znaim der Prüfung bezüglich der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.252/IV.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Errichtung der Haltestelle Hennersdorf-Brauna: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das Project für die Errichtung der Personenhaltestelle Hennersdorf-Brauna beim Wächterhause Nr. 64 zwischen den Stationen Starkenbach und Pelsdorf der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.659/IV.]

— (Linie Deutschbrod—Rossitz: Errichtung der Personenhaltestelle Sobinau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle in Sobinau zwischen den Stationen Chotěboř und Zdiretz-Kreuzberg der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.864/IV.]

— (Project für die Verlängerung des Umschlagplatzes Laube.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Verlängerung des Umschlagplatzes Laube, die Weg- und Strassenherstellungen und -Verlegungen auf Bahngrund zur Ausführung genehmigt. [Z. 11.526/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Liebau: Errichtung der Haltestelle Rychnovek: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung der Haltestelle Rychnovek in km 4·606 der Linie Josefstadt—Liebau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.612/IV.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Project der Errichtung definitiver Schneeschutzbauten auf den Theilstrecken Gablonz — Tannwald und Morchenstern — Josefsthal - Maxdorf: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. und 14. April vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium für das Project der Errichtung definitiver Schneeschutzbauten auf den Theilstrecken Gablonz — Tannwald und Morchenstern — Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn den Bauconsens unter den von der Commission gestellten Bedingungen ertheilt. [Z. 11.681/IV.]

— (Herstellung eines Flugdaches sammt Rampe in der Station Gablonz a. N.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Flugdaches sammt Rampe für feuergefährliche Gegenstände in der Station Gablonz a. N. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 11.873/IV.]

Localbahn Mähr. - Budwitz — Jamnitz. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Die Uebergabe der anlässlich des Baues der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz geänderten Wege und Wasserläufe an die Interessenten hat in der Zeit vom 21. bis 22. December 1896 im Sprengel der k. k. Bezirkshauptmannschaft Mähr.-Budwitz stattgefunden, und wurde die Entscheidung, insoweit die Angelegenheit nicht bei der commissionellen Amtshandlung zur Austragung gelangen konnte, mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Juli 1897, Z. 7332/I, getroffen.

Schleppbahn von der Ziegelei des Anton Brosch jun. in Kleintesswitz zum Bahnhofe in Znaim der Oesterr. Nordwestbahn. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von Anton Brosch jun., Realitätenbesitzer in Kleintesswitz, unterm 25. Juli vorgelegte Project für den Bau und Betrieb einer Schleppbahn von der Ziegelei in Kleintesswitz bis zum Bahnhofe in Znaim der Oesterr. Nordwestbahn der k. k. Statthalterei in Brünn zur Behandlung im eigenen Wirkungskreise übermittelt. [Z. 12.202/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Prag: Stationsnamenänderung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 29. Juli 1897, Zahl 11.946/IV (6709/IV), die Abänderung der Bezeichnung der Station „Wolframs" der Staatsbahnlinie Iglau—Taus in „Wolframs-Cejl" (böhm. Kostelec-Cejl) genehmigt.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Oesterr. Nordwestbahn:

7. August. Der Umschlagverkehr in Laube wird mit 8. August wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

9. August. In der Strecke Baden—Vöslau wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

11. August. In der Strecke Holleschau—Bistritz a/H. wurde der Gesammtverkehr am 10. August wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn Marmaros - Sziget — Körösmezö. (Gesetzentwurf, die Bedeckung des Nachtrags-Baucredites betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 82 vom 9. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76), mit welchem der Credit für die Bahn Marmaros-Sziget—Landesgrenze, behufs

Deckung der Baukosten und Befriedigung der aus dem Bau stammenden Forderungen des Unternehmers, um fl. 1,967.000 erhöht werden soll. Die Baukosten der Bahn waren mit fl. 8,479.985 veranschlagt, und wurden die Arbeiten von der Firma G. Gregersen & Söhne um fl. 7,408.838 erstanden. Die Beendigung der Arbeiten war für den 30. Juni 1895 festgesetzt. Wichtige Interessen liessen den Handelsminister Gewicht darauf legen, den Vollendungstermin abzukürzen, und wurde bestimmt, dass die Bahn schon am 1. December 1894 dem Verkehre übergeben werden müsse, wogegen im Bauvertrage eine besondere Prämie von fl. 80.000 bedungen wurde. Im Juli 1893, während die Bauarbeiten im besten Zuge waren, trat im oberen Theissgebiete die Cholera auf und verbreitete sich unter den Bahnarbeitern, von denen 633 erkrankten, 226 starben. Die Folge war eine allgemeine Flucht der Arbeiter, so dass der Stand derselben innerhalb zweier Wochen vom 7770 auf 3520 gesunken war. Der Bauunternehmer forderte hierauf die Einstellung der Bauarbeiten, da ein Fall von force majeure vorliege; das Handelsministerium schlug dieses Verlangen ebenso ab, wie die begehrte Verlängerung des Bautermines. Die Bauunternehmung arbeitete hierauf mit grösster Kraftanstrengung — im Laufe des Jahres 1894 waren zeitweilig 16.000 Arbeiter beschäftigt — und suchte die zurückgebliebenen Arbeiten zu forciren. Diese Verfügungen erforderten ausserordentliche materielle Anstrengungen, und wurde der Unternehmung in Berücksichtigung der Umstände ein ausserordentlicher Vorschuss von fl. 2,100.000 zur Verfügung gestellt. Die Bahn war auch im December 1894 für den provisorischen Betrieb fertig, doch trat die Unternehmung mit Mehransprüchen auf, welche dieselbe bei der Endabrechnung auf fl. 5,922.217 summirte, schliesslich aber nach mehrfachen Verhandlungen auf fl. 4,200.000 reducirte, worauf der Minister eine Commission zur Untersuchung der Bücher, Rechnungen und Schriften, sowie der Original-Zahlungsdocumente der Firma entsendete, damit auf Grund derselben festgestellt werde, welche Mehrauslagen auf die Cholera zurückgeführt werden können. Es wurde constatirt, dass sich der Arbeitslohn um 19 Percent vertheuert hatte, dass die allgemeine Vertheuerung innerhalb der Bauzeit 37·5 Percent ausmacht und dass die gesammten Ersatzansprüche mit fl. 2,903.402·40 zu bemessen sind. Auf dieser Basis wurde auch der Vergleich geschlossen, die Bauunternehmung begnügte sich mit dem Betrage von fl. 2,903.402·40, so dass derselben nach Abrechnung des Vorschusses von fl. 1,918.283 noch fl. 985.119·40 zu zahlen sind. Ausser dieser Entschädigungssumme hat die Unternehmung für factisch geleistete Bauarbeiten fl. 477.196·53, endlich für Rücklässe fl. 353.933·20, demnach insgesammt fl. 1,816.249·13 zu erhalten. Für den Bau der in Rede stehenden Bahn war ein Gesammtcredit von fl. 13.500.000 bewilligt, das Erforderniss stellt sich aber auf fl. 15,466.268·64, und eben deshalb wird nunmehr ein Credit von fl. 1,967.000 angesprochen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auswechslung der Holzbrücken gegen Eisenbrücken.) Im diesjährigen Budget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) sind für die Auswechslung der Holzbrücken gegen Eisenbrücken zwei Millionen Gulden vorgesehen. Nach einem früheren Programm sollten diese Auswechslungen auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen fl. 9,292.000 kosten, thatsächlich wurden fl. 6,225.000 verausgabt, es waren daher noch fl. 3,067.000 erforderlich. Es werden aber mit Hinzurechnung der Auswechslung der auf der Arad—Temesvárer Linie befindlichen Holzbrücken fl. 4,900.000 benöthigt werden, von welcher Summe fl. 2,000.000 angesprochen werden. Für diesen Betrag ist die Auswechslung der Brücken zwischen den Stationen Kükülló und Viza, der Márosbrücke bei Arad, der Thersybrücke bei Algyö und der Inundationsbrücken der Drau bei Eszék in Aussicht genommen. Die neu zu erbauenden Brücken sind auch auf eingeleisigen Strecken zumeist bereits für Doppelgeleise einzurichten.

(Legung zweiter Geleise und Erweiterung von Rangirbahnhöfen.) Die innerhalb der Jahre 1897—1902 durchzuführende Herstellung zweiter Geleise auf einzelnen Strecken und Erweiterung solcher Rangirbahnhöfe, deren Räumlichkeiten für die Abwicklung des gesteigerten Verkehres nicht mehr entsprechen, ist im 1897er Präliminare mit fl. 13,650.000 eingestellt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73). Hievon entfallen auf die Linie Budapest—Marchegg fl. 1,600.000, und zwar soll das zweite Geleise gelegt werden auf der Gran-, Eipel- und Marchbrücke, ferner im Tunnel bei Pressburg, respective es sollen diese Brücken entsprechend umgestaltet werden. Das zweite Geleise auf der Strecke Hatvan—Salgó-Tarján (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79) wird den Betrag von zwei Millionen Gulden in Anspruch nehmen; die Legung desselben erscheint mit Rücksicht auf den grossen Verkehr der Linie — es verkehren neben den 10 Personenzügen noch 30—40 Lastzüge per Tag — nothwendig, denn der Zugsdienst ist nur mit grossen Schwierigkeiten und mit Verspätungen möglich. Die bedeutendste Auslage, sechs Millionen Gulden, wird die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Kelenföld—Raab in Anspruch nehmen. Die Arbeit auf der 129 km langen Linie soll bis Ende 1902 ausgeführt sein. Der südöstliche und östliche Verkehr, welcher über Szolnok nach Budapest geht, belastet die Rákos—Ujszaszer Linie in solchem Masse, dass man für die Erleichterung desselben Sorge tragen musste und sich veranlasst sah, auf der Linie Szolnok—Czegléd ein zweites Geleise zu legen und einen Theil des Szolnok-Budapester Verkehres über Czegléd zu dirigiren, was noch den Vortheil hat, dass die Szolnok—Czegléder Linie kürzer ist, günstigere Steigerungsverhältnisse besitzt und demnach leistungsfähiger ist. Die Kosten der Arbeit, die im Jahre 1899 zu beginnen und innerhalb dreier Jahre zu beendigen wäre, sind mit fl. 900.000 vorgeschrieben. Für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Piski—Petrozsényer Linie sollen fl. 2,500.000 verwendet werden. Diese Umgestaltungen erscheinen mit Rücksicht auf die starke Zunahme der Kohlenproduction im Petrozsényer Revier nothwendig. Die Legung eines zweiten Geleises würde einen sehr grossen Kostenaufwand beanspruchen; es ist daher die Erweiterung der Station Petrozsény, sowie einiger anderer Stationen, sowie die Aufstellung von Ausweichen zwischen Váralja-Hátszeg und Puj und zwischen Puj und Krivádia und die Legung eines zweiten Geleises zwischen Petrozsény und Banicza beschlossen. Einer der wichtigsten Knotenpunkte im Netze der Staatsbahnen bildet die Station Dombovár. Die Verhältnisse sind jedoch dort sehr ungünstig; es fehlt an Raum, respective an Geleisen zur Aufnahme von Zügen, denn nur 500 Wagen finden Platz, und es müssen oft ganze Wagenreihen auf die offene Strecke geschoben werden. Auch kommt der Fall vor, dass die Lastzüge nicht aufgenommen werden können und in den vor Dombovár befindlichen Stationen zurückgehalten werden müssen. Zur Behebung dieser Uebelstände sollen Rangirgeleise gelegt werden, deren Kosten, auf zwei Jahre vertheilt, 350.000 fl. betragen werden. Endlich ist die Anlage eines Rangirbahnhofes in Salgo-Tarján mit einem Kostenaufwande von fl. 300.000 geplant. Dieselbe ist durch den steigenden Kohlenverkehr motivirt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die 10·2 km lange Nebenbahn Schlettau-Lauchstädt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Nebenbahn gelegenen Haltestellen Holleben-Beuchlitz und Benkendorf besitzen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 45·22 km lange normalspurige Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen: Aschersleben Westbahnhof, Königsaue, Schadeleben, Cochstedt, Schneidlingen, Hakeborn, Croppenstedt, Gröningen, Kloster Gröningen und Nienhagen; die Stationen dienen dem gesammten Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr inclusive der Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; die Beförderung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen; mit transportablen Viehverladerampen sind die Stationen Aschersleben Westbahnhof, Cochstedt, Croppenstedt und Gröningen versehen; diese Kleinbahn hat unmittelbaren Schienenanschluss an das Bahnnetz des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg in Aschersleben, Schneidlingen und Nienhagen; die 3·62 km lange Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen mit der für den Wagenladungsgüterverkehr der angeschlossenen Werke eingerichteten Station Schalke Rh. für den öffentlichen Verkehr; die 4·31 km lange Reststrecke Lutzig—Polzin der Strecke Schivelbein—Polzin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin mit der Station Polzin für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 3·73 km lange Theilstrecke Zeitz—Groitzschen der Linie Zeitz—Camburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr, und zwar zunächst für die Beförderung von Wagenladungsgütern nach und von der Station Groitzschen; die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen

bleibt ausgeschlossen; gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Theilstrecke ist die Privatanschlussanlage der Waldauer Braunkohlenwerke bei dem Haltepunkte Waldau für den Wagenladungsgüterverkehr von der Station Groitzschen aus in Betrieb genommen worden; ferner die 3·55 km lange Strecke Osthofen—Rheindürkheim im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz für den öffentlichen Verkehr; am 10. April die 5·64 km lange Reststrecke Goray—Czarnikau der Nebenbahn von Rogasen nach Dratzigmühle im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr; die neue Strecke, auf welcher nur die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Czarnikau zur Eröffnung gelangte, schliesst in der Kreuzungsstation Goray an die Strecke Rogasen—Dratzigmühle (Kreuz) an, und ist der Bahnhof Czarnikau in der Richtung nach Kreuz von der nächsten Haltestelle Krutsch 10·30 km und in der Richtung nach Rogasen von der nächsten Haltestelle Lubasch 9·69 km entfernt; der kleinste Radius der neuen Strecke beträgt 450 m, als grösster Radstand ist zulässig 6·0 m, als grösster Raddruck 7 t; anzuwendendes Lademass ist Lademass Nr. 1; am 18. April die 3 km lange Theilstrecke Clauen (Dorf)—Hohenhameln der Hildesheim-Peiner Kreisbahnen für den Gesammtverkehr; am 21. April die 8·56 km lange Nebenbahn Osberghausen-Wiehl im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt am Main für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Osberghausen (Anschlussstation an die Strecke Siegburg—Bergneustadt), Steeg (Haltepunkt 2·20 km), Bielstein (Haltestelle 3.86 km), Alperbrück (Haltestelle 5·27 km), Jürgesbruch (Ladestelle 7·60 km) und Wiehl (Bahnhof 8·56 km); die Haltestelle Bielstein und der Endbahnhof Wiehl dienen dem Gesammtverkehre, die Haltestelle Alperbrück dient dem Personen- und Wagenladungsverkehre, der Haltepunkt Steeg nur dem Personenverkehre und die Ladestelle Jürgesbruch nur dem Wagenladungsverkehre; der kleinste Bogenhalbmesser der Strecke beträgt 200 m und die grösste Neigung derselben 1:100; die Nebenbahn Osberghausen-Wiehl geht in Folge des Ueberganges der Bahnstrecke Siegburg (ausschliesslich)—Osberghausen—Bergneustadt in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld mit an diese über.

b) In Sachsen: Am 1. April die 19·49 km lange, bisher schmalspurige Linie Klotzsche—Königsbrück der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen als normalspurige Hauptbahn; für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr sind, wie bisher, die Verkehrsstellen Lausa, Hermsdorf, Cunnersdorf bei Medingen, Moritzdorf, Laussnitz und Königsbrück eingerichtet, und es erfolgt im Verkehre mit Königsbrück in der Richtung nach und von Klotzsche die Berechnung der Fracht auf Grund der Entfernungen für diese Station zuzüglich 20 km; nach und von den übrigen Verkehrsstellen findet nur ein besonders beschränkter Güterverkehr statt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die bisherige Abfertigungsstelle Norderney durch die eisenbahnseitige Uebernahme des Personen-, Gepäcks- und Güterabfertigungsdienstes auf der Insel Norderney, der bis dahin durch die an dem Verkehre mit Norderney betheiligten Schiffsrhedereien ausgeübt wurde, als Eisenbahndienststelle (Eisenbahn-Directionsbezirk Münster) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern; die Haltestelle Friedrichsthal i. Pom. zwischen den Stationen Gross-Schönfeld und Gross-Rischow der Stargard-Cüstriner Eisenbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Wagenladungsgüterverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal; die Haltestelle Eilendorf zwischen den Stationen Stolberg und Rothe Erde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr; die Haltestelle Angern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auch für den Viehverkehr; die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie von Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Teschendorf zwischen den Stationen Freienwalde i. P. und Ruhnow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Neu-Rüdnitz zwischen den Stationen Zäckerick-Alt-Rüdnitz und Alt-Reetz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen-, Gepäcks-, Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Anschlussstelle Alt-Jauer zwischen den Stationen Jauer und Brechelsdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckerfabrik; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Rheindürkheim der Nebenbahnstrecke Osthofen—Rheindürkheim—Hamm—Guntersblum im Bezirke der Eisenbahn-Direction Mainz für die Beförderung von Gütern und Leichen mit Ausschluss von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen; ferner die Haltestelle Dachowo zwischen den Stationen Gondek und Pierschno im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur für die Abfertigung von Frachtstückgut, Wagenladungsgütern und Vieh eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen; am 15. April die Haltepunkte Dattenfeld und Rosbach an der Bahnstrecke Deutz—Giessen im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personenverkehr.

b) In Baden: Am 1. April die bisherige Personenhaltestelle Ringsheim der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen als Station für den unbeschränkten Güterverkehr.

c) In Bayern: Am 10. April der Halteplatz Hügelmühle zwischen den Stationen Georgensgmünd und Wasserzell b. Sp. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden.

Preussen. (Schliessung der Station Hagen-Eckesey für den Personen- und Gepäckverkehr.) Am 15. Juli wurde die Station Hagen-Eckesey unter Aufhebung der bestehenden Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird die Station Hagen-Eckesey nur noch dem Güterverkehre dienen.

— (Kleinbahn Krotoschin—Pleschen.) Der Kreistag des Kreises Krotoschin hat den Bau einer Kleinbahn Krotoschin—Dobrzyca—Pleschen Bahnhof—Pleschen Stadt beschlossen. Mit dem Bau soll baldigst begonnen werden. Der Kreisausschuss wurde ermächtigt, mit dem Bauunternehmer A. Renner, Braunschweig, wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Bahn Verträge abzuschliessen, sowie zur Deckung der Baukosten und des Grunderwerbs ein Darlehen bis zum Höchstbetrage von 660.000 Mk. aufzunehmen.

— (Kleinbahnen der Provinz Schlewig-Holstein.) Der Provinziallandtag von Schleswig-Holstein hat beschlossen, dem Ersuchen des Hadersleber Kreistages auf Gewährung eines unverzinslichen, aber amortisationspflichtigen Darlehens von einem Viertel der Anlagekosten für den Bau einer Bahn von Hadersleben nach Christiansfeld und von Woyens nach Rödding stattzugeben. Die Kostenanschlagssummen betragen ohne die Grunderwerbskosten für die Bahn Hadersleben—Christiansfeld 650.000 Mk., für die Bahn Woyens—Rödding 760.000 Mk. Der Kreis ist Unternehmer. Ferner wurde dem Kreistage zu Sonderburg ein Achtel der vorläufig auf 1,400.000 Mk. veranschlagten Baukosten einer Kleinbahn von Sonderburg über Wollerup nach Norburg mit einer Abzweigung nach Munkmark bewilligt. Unternehmer des Baues ist die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin. Der Antrag des Kreistages in Apenrade auf Gewährung einer Unterstützung von einem Viertel der Baukosten für den Bau einer Kleinbahn von Apenrade nach Gravenstein wurde gleichfalls bewilligt. Der Kreis ist Bauunternehmer; die Anlagekosten sind ausschliesslich der Grunderwerbskosten auf 800.000 Mark veranschlagt.

Sachsen. (Eisenbahnmuseum in Dresden.) Von der Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen wird die Gründung eines Eisenbahnmuseums geplant, welches in besonders hiezu reservirten Räumen des General-Directionsgebäudes in Dresden untergebracht werden soll. Schon jetzt ist eine grosse Anzahl von Ausstellungsgegenständen — insbesondere von Modellen, Drucksachen, Zeichnungen — zusammengebracht, die zum Theil der frühesten Eisenbahnperiode angehören und schon aus diesem Grunde das höchste Interesse nicht nur der Fachleute, sondern des gebildeten Publicums überhaupt beanspruchen dürften. Wann die Eröffnung des Museums stattfinden wird, steht zur Zeit noch nicht fest; sicher ist nur, dass zunächst der Schluss der Leipziger Gewerbe- und Industrieausstellung abzuwarten sein wird, weil dort ein grosser Theil der dem Museum einzuverleibenden Gegenstände verwaltungsseitig ausgestellt ist.

— (Personenbahnhof Dresden-Wettinerstrasse.) Der Bau des neuen Personenbahnhofes Dresden-Wettinerstrasse, an der Verbindungsbahn Dresden-Altstadt—Dresden-Neustadt gelegen, ist in der Hauptsache vollendet. Gleichwohl wird die Eröffnung kaum vor Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes Dresden erfolgen, weil die Vorortzüge, welche den neuen Zwischenbahnhof vorzugsweise bedienen sollen, erst von diesem Zeitpunkte ab zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt durchgeführt werden können.

— (Ausdehnung der Bahnsteigsperre.) Von der kgl. Sächsischen Staatsbahnverwaltung ist schon seit längerer Zeit mit der Absperrung der Bahnsteige auf einigen Hauptbahnlinien vorgegangen worden. Neuerdings besteht die Absicht, diese Einrichtung auch auf die übrigen Linien des sächsischen Staatsbahnnetzes — soweit diese nach der Betriebsordnung betrieben werden — auszudehnen. Man hofft, die bezüglichen Arbeiten so beschleunigen zu können, dass die Absperrung aller hienach in Frage kommenden Verkehrsstellen etwa nach Verlauf von zwei Jahren beendet sein wird. [„Z. d. V. D. E.-V.“)

Frankreich. (Betriebseröffnungen.) Die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen des Südostcantons von Saint Etienne hat am 17. April die Linie vom Dorianplatz nach dem Rond Point (2·883 km), von der Linie Châteaucreux—la Rivière die Strecke von Châteaucreux nach dem Anschlusspunkt der Bellevue-Zweigbahn nebst der Zweigbahn nach Bellevue (3·205 km), sowie die Linie vom Dorianplatz nach Bellevue (2·735 km), welche die beiden erstgenannten benützt, dem Verkehre übergeben; die elektrischen Strassenbahnen des Isère-Departements haben am 17. April die Linien Grenoble—Varces (12·320 km) und Grenoble—Eybens (5·031 km) eröffnet; ferner ist die Strassenbahn Bordeaux—Cadillac am 15. April dem Betriebe übergeben worden.

Russland. (Verzeichniss der Locomotiven nach Suwinn. Unter diesem Titel sind von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten in Petersburg Materialien über den Bestand an Locomotiven auf den russischen Bahnen veröffentlicht worden. An der Hand dieser Publication wird berichtet, dass am 1. Jänner 1896 auf den Bahnen des europäischen Russlands vorhanden waren 8123 Locomotiven. Davon waren Passagier- und Waaren- und Passagierlocomotiven 1556, Waarenlocomotiven: dreiachsige 3736, vierachsige 2542, sechsachsige 55, fünfachsige 2 und zweiachsige 22, Stationslocomotiven 205, Locomotivwagen 5. Von den 8123 Locomotiven waren Compound-Maschinen 1013 (das heisst 12·5 pCt.), schmalspurige 154 Locomotiven (0·2 pCt.). Danach kamen von der Gesammtzahl der Locomotiven auf Passagier- und gemischte Locomotiven 19 pCt., auf Güterzuglocomotiven 79 pCt. und auf Stationslocomotiven 2 pCt. In russischen Fabriken wurden hergestellt 4020 Locomotiven; davon auf der Newski- 1236, auf der Kolomnaer 1236, auf der Malzew- 414, auf der Brjansker 255, auf der Alexandrowskfabrik 245; auf ausländischen Fabriken wurden hergestellt 4103 Locomotiven. 45 pCt. aller auf russischen Eisenbahnen zum 1. Jänner 1896 im Verkehr befindlichen Locomotiven sind in den Siebziger-Jahren hergestellt worden. Die meisten Locomotiven werden mit Steinkohlen geheizt (3241 oder 40 pCt.), sodann mit Naphtha (2590 oder 32 pCt.), mit Holz (2239 oder 28 pCt.); mit Torf werden nur 53 Locomotiven geheizt. Locomotiven, die mit ständig wirkenden Bremsen versehen sind, wurden 1131 gezählt, wobei die Westinghouse-Bremse an 702 Locomotiven Anwendung fand, Hardy 217, Wenger 105, anderer Systeme 107.

— (Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896.) Ueber die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 theilt die „Z. d. V. D. E.-V.“ die nachfolgenden, allgemeinen Angaben an der Hand von officiellen Publicationen mit. Um einen Vergleich wenigstens mit einem Jahre zu haben, ist für das Jahr 1895 die entsprechende Zahl in Klammern hinzugesetzt worden, und zwar enthalten die Mittheilungen die nachfolgenden Angaben: Die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Transkaspi-, Finnländischen, Irinowka-, Obojan-, St. Petersburg-Ssestrorjezk-Eisenbahn und der Linien der ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen) erreichte im Jahre 1896 405,949.338 (382,342.531) R., demnach hat sich die Gesammteinnahme des Jahres 1896 um 23,606.807 R. oder 6·17 pCt. gesteigert. Die Einnahme für die Werst Bahnlänge ist von 12.126 R. im Jahre 1895 auf 12.135 R. im Jahre 1896 gestiegen. Der Güterverkehr steigerte sich im Jahre 1896 auf 5.018,261.000 (4.606,327.000) Pud; der Passagierverkehr bezifferte sich im Jahre 1896 auf 55,235.769 (53,026.616) Personen. Von der Gesammteinnahme der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896 entfallen auf die Staatsbahnen, die eine Ausdehnung von 22.851 (21.435) Werst hatten, 275,580.261 (262,608.307) R. und auf die Privatbahnen, deren Ausdehnung 12.215 (11.506) Werst betrug, 130,369.077 (119,734.224) R. Es lässt sich also für das Jahr 1896 auf den Bahnen des europäischen Russlands ein entschiedener Fortschritt in der allgemeinen Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs feststellen und dem entsprechend haben sich auch die Einnahmen aus diesen Verkehren gehoben, und zwar um die stattliche Verhältnisszahl von 6·17 pCt. Für einzelne Bahnen lassen sich noch die folgenden Mittheilungen machen. Die grösste Steigerung der Einnahmen, bei Vergleichung mit dem Jahre 1895, hatten folgende Bahnen aufzuweisen: Baltische und Pskow-Riga- 8,274.657 (7,291.066) R., Katharinenbahn 17,970.962 (13,510.494) R., Transkaukasische 18,597.888 (16.157.571) Rubel, Nikolaibahn 31,927.261 (29,672.060) R., Riga-Orel-16,170.947 (15,150.617) R., Ssysran-Wjasma- 12,927.335 (11,665.036) Rubel, Wladikawkas- 17,328.110 (15.018.599) R., Moskau-Kasan-13,868.108 (12,426.935) R., Weichselbahn 6,277.588 (5,263.652) Rubel, Rjäsan-Ural- 18,325.429 (17,209.713) R., und Südostbahnen 27,132.022 (23,417.079) R. Dagegen weisen nachstehende Bahnen die grösste Verringerung der Einnahmen auf: Baskuntschak- 322.347 (438.954) R., Kursk-Charkow-Ssewastopol 18,792.348 (22,454.777) R. und Südwestbahnen 37,289.847 (38,069.873) R. Da nun in Russland bekanntlich ein einheitlich geregeltes Tarifsystem durchgeführt ist, also auf den verschiedenen Bahnen bei denselben Artikeln die gleichen Tarifsätze zur Erhebung kommen, so lässt sich schon nach den vorstehenden Zahlen im Allgemeinen beurtheilen, wie sich der Verkehr auf den Bahnen entwickelt hat. Auffallend ist der bedeutende Rückgang auf der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn und den Südwestbahnen, die beide zum Schwarzen Meere führen.

Schiffahrt.

Projectirter Donaucanal in Budapest. (Ausführungsmodus und Concessionswerbung.) Der Budapester Stadtrepräsentant Franz M. Szabó im Vereine mit dem Ingenieur Josef Meller bewerben sich um die Concession zum Baue und Betriebe eines die donaulinksuferseitigen Bezirke Budapests nächst der städtischen Peripherie, jedoch noch im Bereiche des Intravillans, bogenförmig umspannenden Schiffahrtscanales, der, in der Breite des Wiener Donaucanales von Quaimauern eingesäumt, sowohl die den Ansprüchen des Verkehres räumlich kaum mehr genügenden Quais des Stromes zu entlasten als auch gleichzeitig als Handelshafen und Approvisionirungslinie für die zahlreichen an der Peripherie liegenden Industrie-Etablissements dienen soll. Dem Motivenberichte zufolge wird der geplante circa 14 km lange Donaucanal, welcher, in der Nähe des Neupester Hotters beginnend, entlang des Rákosbaches über das Engelsfeld, die Alsó-Rákoser Wiesen, Kis- und Nagy-Zugló, das Ligettelek- und Lapos-Ried führend, von da den alten Steinbrucher Hotter berührend, den alten Wettrenn-Ried durchquerend, oberhalb der Gewehrfabrik in den Soroksárer Donauarm, eventuell weiter oben bei der Einmündung des Soroksárer Donauarmes in die grosse Donau münden soll, jenes Territorium der Haupt- und Residenzstadt durchschneiden, welches heute sozusagen blos aus Wiesen- und Weideland besteht, hinsichtlich des Werthes zu dem billigsten Terrain gehört und einen solchen Theil der Stadt bildet, welcher noch in 50 bis 100 Jahren nicht einer solchen Entwicklung entgegen gehen würde, wie dies im Falle der Verwirklichung dieses Canales schon in diesem Jahrzehnt der Fall wäre. Die Frage der Hafenanlagen wäre hiedurch für Jahrhunderte hinaus gelöst. Ein weiterer Zweck des Canales ist die Herstellung einer Verbindung der im X. Bezirke und speciell in Köbánya (Steinbruch) gelegenen Fabriks- und Schweinemastanstalten mit der Donau, um den Bezug der Rohproducte zu verwohlfeilen, was auch von besonderem Vortheile für eine längs des Canales geplante Mühlenindustrie sein wird. Schliesslich wird das jenem des Hauptstromes entsprechend rasche Gefälle zum Betriebe von Turbinen ausgenützt werden können, deren derzeitige Anlage im Bereiche des Hauptstromes mit Rücksicht auf die grosse Schiffahrt unzulässig ist.

Fiumaner Seehafenverkehr im Jahre 1896. Dem officiellen statistischen Ausweise über den Verkehr im Fiumaner Seehafen im Jahre 1896 zufolge (vergl. Ausweise pro 1896, Vrdgs.-Bl. Nr. 29 und 101 ex 1896) hat sich dieser innerhalb folgender Grenzen bewegt:

I. Der Schiffsverkehr betrug bei der Ankunft 4665 Dampfer mit einem Gesammt-Tonnengehalt von 1,004.613 t, 2491 Segler mit einem Gesammt-Tonnengehalt von 108.902 t, zusammen 7156 Schiffe mit einem Gesammt-Tonnengehalt von 1,113.515 t, während die Gesammtzahl der ausgelaufenen Schiffe 7111 mit 1,107.265 t betrug, und ergab die Gesammtbewegung gegen das Jahr 1895 eine Zunahme von 238 Schiffen und 96.272 Registertonnen. An dem betreffenden Verkehr participirten von den subventionirten Rhederei-Unternehmungen:

a) die kgl. Ungarische Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria“ mit 2,727.650 Metercentner beförderter Güter,
b) die Ungarisch-croatische Schiffahrt-Gesellschaft mit 732.584 Metercentner,

c) die Schiffahrt-Unternehmung Fiume-Ancona mit 142.306 Metercentner.

Der „Oesterreichische Lloyd", welcher laut des bestehenden Uebereinkommen einen nicht subventionirten Verkehr mit Fiume aufrechtzuerhalten verpflichtet ist, beförderte 297.927 Metercentner diverse Güter. Der freie Dampfer- und Segelschiffsverkehr von Fiume umfasst grössere Dimensionen und richtet sich je nach der Menge der vorhandenen Transportgebühr.

II. Der Seehandelsverkehr weist im Jahre 1896 folgende Güterbewegung auf, und zwar:

	Metercentner	im Werthe von
bei der Einfuhr	4,134.645	fl. 45,187.317
bei der Ausfuhr	5,258.080	fl. 48,538.428
zusammen . .	9,392.725	fl. 93,725.745
gegen 1895	9,770.524	fl. 121,621.558

Einen hervorragenderen Antheil am Seeverkehr von Fiume hatten folgende Länder (Werth in Gulden), und zwar:

1. Import: Oesterreichisches Littorale 11,329.770, Grossbritannien inclusive Colonien 12,918.020, Italien 10,037.984, Türkisches Reich 3,792.062, Aegypten 1,667.855, Russland 1,540.827, Frankreich inclusive Algier 969.400, Brasilien 638.250, Japan 487.432, Südamerikanische Staaten: Chili, Peru, Argentinien 351.400, während eine Anzahl übriger Staaten unter letzterer Werthziffer blieb.
2. Export: Oesterreichisches Littorale 7,502.600, Grossbritannien und Colonien 10,599.241, Frankreich inclusive Algier-Tunis 9,360.135, Italien 6,031.636, Vereinigte Staaten von Nordamerika 2,916.616, Spanien und Portugal 3,084.188, Belgien-Holland 2,857.030, Brasilien 1,097.710, Türkei 1,993.910, während unter den übrigen Ländereien im Mittelmeergebiete nur mehr Griechenland mit der unbedeutenden Ziffer von 154.940 betheiligt war.

Der Verkehr der hauptsächlich in Betracht fallenden Artikel gestaltete sich bei der Einfuhr wie folgt (Gewicht in Metercentner): Kaffee 30.030 (gegen 1895 + 10.130), Agrumen 79.128 (— 8511), Reis 413.244 (— 113.770), Häute, rohe, 13.448 (+ 5260), Oele, vegetabilische, 29.467 (+ 4090), Mineralien, diverse, 105.810 (— 195.240, darunter Phosphate — 136.174), Vallonea 22.913 (+ 2769), Harze 22.996 (— 19.011), Petroleum, roh, 316.257 (— 284.047, in Folge des Ueberhandnehmens der Rohölgewinnung in Galizien), Baumwolle 20.481 (+ 17.839), Jute 185.402 (+ 3130), Salpeter 34.637 (— 17.646), Schwefel 6671 (+ 4455), Zwiebel und frisches Gemüse 41.270 (+ 29.480), Wein in Fässern 813.200 (+ 107.392).

Verschiedene Mittheilungen.

Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Carl Ritter von Feistmantel und im Beisein des als Regierungsvertreter erschienenen Ministerialsecretärs Ladislaus Miller die diesjährige (25.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 9 Actionäre erschienen, welche 2525 Actien mit 101 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug der Gewinn im abgelaufenen Geschäftsjahre 27.215·57 fl. Der Verlustvortrag verminderte sich um diesen Betrag auf 308.046·63 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Leon Orban zum Präsidenten und Dr. Carl Ritter von Feistmantel zum Vicepräsidenten wiedergewählt. Mit der Geschäftsführung wurde wie bisher Verwaltungsraths-Mitglied Alfred Ritter Tunkler von Treuinfels betraut. [E.-M.-Z. 10.286/I.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Ladislaus Miller die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang statt. Bei derselben waren neun Actionäre erschienen, welche zusammen 8725 Actien mit 349 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 1,167.838 Personen mit einer Einnahme von 360.683·42 fl., 4430 t Eilgüter mit einer Einnahme von 21.241·83 fl., 446.744 t Frachtgüter mit einer Einnahme von 401.425·58 fl. befördert. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 849.962·21 fl., die Gesammtausgaben auf 461.681·86 fl., sohin betrug der Betriebsüberschuss 388.280·35 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Versammlung beschloss, von dem Reingewinne 10.579·62 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, eine Dividende von 4³/₄ pCt., d. i. 9 fl. 50 kr. (gegen 8 fl. im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen und 2572·78 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Ferdinand Bayens und Franz Grünebaum wurden einstimmig wiedergewählt und der Werth der Präsenzmarken mit 10 fl. festgesetzt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Victor Stoclet zum Präsidenten und Franz Grünebaum zum Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 11.502/I.]

Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Grafen Edmund Attems und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Carl Russ die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Murthalbahn Unzmarkt—Mauterndorf statt. Bei derselben waren 2790 Prioritätsactien und 1722 Stammactien vertreten. Der Geschäftsbericht umfasst die ganze Betriebsperiode vom 9. October 1894 bis Ende 1896. Die Gesammt-Nettoeinnahmen für diese Betriebperiode betrugen 116.402·78 fl., zur Verfügung der Generalversammlung standen 91.200·58 fl. Die Einnahmen des Jahres 1896 haben sich gegen das Vorjahr um 33.000 fl. erhöht, die Betriebskosten um 700 fl. vermindert, so dass sich eine Mehreinnahme von 33.700 fl. oder circa 89 pCt. ergibt. In der Zusammensetzung des Verwaltungsrathes ist eine Veränderung eingetreten, indem an Stelle des Dr. Alexander von Wannisch Dr. Julius von Derschatta vom Landesauschusse Steiermark in den Verwaltungsrath entsendet wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Es wurde beschlossen, den Betrag von 89.600 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 32 fl. an die Prioritätsactien zu verwenden und den Rest per 1600·58 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende repräsentirt eine 2·87percentige Verzinsung des Capitales. Die Anträge des Verwaltungsrathes betreffend die Aufnahme eines 4percentigen Prioritätsanlehens und die damit im Zusammenhange stehenden Anträge betreffend die Aenderung der Statuten wurden von der Versammlung zum Beschlusse erhoben. [E.-M.-Z. 10.787/I.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 30. Juli bei der Firma:

„K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn" Constantin Graf Gatterburg als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Oesterreichische Schuckert-Werke" wurden Richard Buchholz und Johann Kremenecky, beide in Wien, als Directoren und Procuristen mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Berichtigung.) Auf Seite 50, Zeile 8 von unten muss es statt „Artikel 10" heissen „Artikel 9".

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 24 (kgl. Preussische Militär-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Kilometerzeigern" der Nachtrag VI erschienen. Der im October 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 24 nebst Nachtrag I ist aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Direction Berlin), Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen). Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39a (kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz) ist der Nachtrag I, zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XVII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im Februar 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 32;
2. das im März 1897 ausgegebene Verzeichniss Nr. 72;
3. das im December 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 88.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Französisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Orientalischer und Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. September 1897 gelangen die nachstehenden directen Fahrpreise zur Einführung:

		Giltig für alle Züge in III. Classe
Von Wien Westbhf. nach Strassburg . . .	via Salzburg—Ulm—Karlsruhe	Mark 36·10
„ „ „ „ Igney-Avricourt		Francs 50·40

Wien, am 10. August 1897. [570]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 3, zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 3, der Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen.
II. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages VI sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. = 20 Heller erhältlich.

Wien, am 12. August 1897. [571]

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai.

Einführung eines neuen Nachtrages.

Am 1. September 1897, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, am 15. October 1897 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1896 giltigen Tarife, Theil II, für den Elbeumschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen, ferner auch Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege enthält und bei den betheiligten Verwaltungen zum Kostenpreise von 10 Heller per Stück erhältlich ist.

Prag, am 10. August 1897. [572]

Die Generaldirection der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Nachtrag I zum Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897, und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt zum Tarif-Theil II für den Mähr.-Schlesischen Nachbarverkehr ein Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Wirksamkeit:

1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Aenderung von Frachtsätzen der Stations- und und Ausnahmetarife.
3. Aufnahme der Station Frankstadt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif III (für Schiefer).
4. Einführung des Ausnahmetarifes VII (für Düngergyps.
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 12. August 1897. [573]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1897 gelangt an Stelle des vom 1. April 1896 giltigen Ausnahmetarifes nebst Nachtrag I für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. October 1897 in Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 2. August 1897. [574]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1897 gelangt an Stelle des vom 1. Jänner 1897 giltigen Ausnahmetarifes für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach der Station Wien St.E.G. (Arsenal) ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. October 1897 in Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 2. August 1897. [575]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlesee und Zellerndorf.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1897 gelangt an Stelle des vom 1. September 1895 giltigen Ausnahmetarifes nebst Nachtrag I für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Jedlesee und Zellerndorf ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. October 1897 in Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 2. August 1897. [576]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1897 gelangt an Stelle des vom 15. October 1895 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. October 1897 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 2. August 1897. [577]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Der Gesammtverkehr in der Strecke Pelsdorf—Arnau der Oesterr. Nordwestbahn wurde am 12. August mit Zug 504 eröffnet.

Wien, am 12. August 1897. [578]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Auf der Localbahn Časlau-Zawratetz wurde die seit 9. August 1897 zwischen Skowitz—Zawratetz-Třemoschnitz bestandene Störung des Güterverkehres am 12. August Abends behoben.

Wien, am 13. August 1897. [579]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Uebernahmstarif für Zucker von Nordbahn-Stationen.) Mit 1. August 1897 ist ein neuer Uebernahmstarif für den Transport von Zucker aller Art (ausschliesslich Rohzucker, Traubenzucker und Stärkezucker) bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach den im Tarife bezeichneten Schiffsstationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kraft getreten. Gleichzeitig ist der bisherige, auf Budapest und Schiffsstationen unterhalb desselben beschränkte gleichartige Uebernahmstarif vom 15. Februar 1890 sammt Nachtrag I vom 15. Februar 1892 ausser Kraft getreten. Der Tarif enthält die Bestimmungen für dessen Anwendung und sodann den Ausnahmetarif selbst in zwei Schnitt-Tafeln, deren erstere die Bahnversandtstationen und die Fracht von letzteren bis zum Schnittpunkte, deren zweiter die Schiffsbestimmungsstationen und die Wasserfrachtsätze vom Schnittpunkte bis zu letzteren Stationen enthält.

Laut der „Bestimmungen" sind

1. die Frachtsätze in Kronenwährung ausgedrückt. Die Frachtgebühren können jedoch, insolange dies gesetzlich zulässig ist, auch in österr. Währung (Gulden und Kreuzer) auf Basis eines Umrechnungscourses von 100 Kronen = 50 Gulden österr. Währung entrichtet werden.

2. Die Beförderung zu den Frachtsätzen dieses Tarifes erfolgt:

a) bezüglich des Bahntransportes auf Grund der Bestimmungen des für die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen giltigen Betriebsreglements, sowie der Bestimmungen des für sämmtliche österreichisch-ungarischen Eisenbahnen giltigen Tarifes Theil I;

b) bezüglich des Schiffstransportes auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Jahre 1876 und des vom Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Tarifes für den Eilgut- und Frachtenverkehr und der hiezu erschienenen Nachträge, sowie der nachfolgenden besonderen Bestimmungen

3. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes finden Anwendung für die Beförderung von Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.

4. Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn Seitens der Absender auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird: „abzufertigen im Umschlagsverkehre via Wien (Donau-Uferbahnhof)". Für diesen Umschlagsverkehr sind die für den Eisenbahnverkehr Oesterreich-Ungarns vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare zu verwenden. Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen.

5. Die Frachtsätze dieses Tarifes gelten nur für solche Transporte, welche von den Zuckerfabriken, die in den im Tarife genannten Aufgabsstationen gelegen sind, zum Versandt gelangen.

6. In sämmtlichen Frachtsätzen sind die bahnseitigen Manipulationsgebühren, die ungarische Transportsteuer, die Kosten des Umschlages in Wien, die Transportversicherung. sowie die Ausladespesen in den Schiffsbestimmungsstationen inbegriffen.

7. Die im Tarife Theil I für die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen bezifferten Lieferfristen gelten nur bezüglich der Bahnstrecken. Desgleichen sind etwaige Declarationen des Interesses an der Lieferung nur rücksichtlich der Bahntransporte zulässig.

8. Für die Bemessung der in den Frachtsätzen nicht inbegriffenen Nebengebühren sind die Localtarife der betheiligten Transportanstalten massgebend.

9. Nachnahmen, Declarationen des Interesses an der Lieferung etc. werden nur in Kronenwährung, bezw. insolange dies gesetzlich zulässig ist, in österreichischer Währung (Gulden und Kreuzer) zugelassen.

10. Die Anwendung der directen Frachtsätze dieses Tarifes ist auch in dem Falle gestattet, wenn die sub 3. angeführten Artikel in den Stationen Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel (Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse, der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser) oder Wien Lagerhaus (Lagerhaus der Stadt Wien) eingelagert und von dort nach einer in diesem Tarife enthaltenen Station reexpedirt werden. Die Bestimmungen hinsichtlich des Reexpeditionsverfahrens, sowie die besonders zur Aufrechnung gelangenden Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Umwegsgebühren u. s. w. sind aus den Kundmachungen betreffend die Reexpedition in den genannten Lagerhäusern zu entnehmen.

In den Tarif sind 64 Schiffsstationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufgenommen.

Ausland.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit, Theil II, vom 1. März 1897. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Am 16. Juli, dem Tage der Eröffnung der Bahnstrecke Solingen—Remscheid, sind für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Die neuen Sätze sind bein den Stationen Passau, Regensburg und Deggendorf zu erfahren.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. August ist der Nachtrag I zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Verzeichniss der ausser Kraft tretenden Tarife.
II. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses.
III. Aenderung des Vorwortes.
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt B, Besondere Tarifvorschriften.
V. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger.
VI. Ergänzungen zu Abschnitt F, Tariftabellen.
VII. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VIII. Sonstige Aenderungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. September 1897 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1484	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine der Abtheilung 1 des Ausnahmetarifes Nr. 24 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Andorf Schärding Taufkirchen Wernstein Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aubing Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 24 des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·60 0·55 0·60 0·59		Im Kartirungswege		
				Andorf Schärding Taufkirchen Wernstein	Pasing					0·59 0·54 0·59 0·59				
1485	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, dagegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **500 Tonnen** angewendet	Bis Ende December 1897	Localtarif, Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, West-ungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens 500 Tonnen	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	

Von \ Nach	Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közrakt., „ Jozsefváros		Budapest-Kelenföld		Budapest-Lipotváros, „ Angyalföld, „ nyugoti p. u., „ déli vasut hel., „ hizlalda, Köbánya alsó-p. u., „ felsö-p. u., Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony, Pozsony-fiokpályaudvar		Györ, Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Marchegg, Simmering, Stadlau und Floridsdorf		Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern															
Duna-Adony	57	47	55	45	63	53	65	55	127	117	81	71	133	123	137	127
Duna-Földvár	73	63	71	61	79	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143
Duna-Pentele	61	51	59	49	67	57	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Rácz-Almas	61	51	59	49	67	57	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Paks	73	63	71	61	79	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1486	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar: 1. Eisenbahnschwellen, hölzerne, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Oswięcim	Troppau K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Versender und Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	22·8 Kreuzer = 45·6 Heller	27 Heller	18·6 Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			bezw. vice versa											
			2. Eisen und Stahl etc. der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Ustron	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				110·8 Kreuzer = 221·6 Heller	215·2 Heller	6·4 Heller			
1487	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Attnang-Puchheim	Von Vöcklabruck
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Bad-Reichenhall	0·30	0·28
Berchtesgaden	0·34	0·32
Bischofswiesen	0·33	0·31
Freilassing	0·26	0·24
Hammerau	0·27	0·25
Piding	0·29	0·27

1488 — **Buschtěhrader Eisenbahn**

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zum Baue einer Fachschule für Spitzen- und Posamentenerzeugung in Neudorf bei Sebastiansberg dienenden Baumaterialien als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Krima-Neudorf bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen mit der Massgabe zur Anwendung, dass in diesem Falle von der Vorlage des Bauconsenses abgesehen wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1489	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Podwołoczyska für Sendungen von Schmerinka und darüber hinaus	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	363 Pfennige	195 Pfennige	168 Pfennige	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Schönpriesen-Umschlag				329 Pfennige	161 *) Pfennige	168 Pfennige			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				334 Pfennige	166 *) Pfennige	168 Pfennige			
1490	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon) als Frachtgut	Prag (Bubna)	Kladno (Station)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen; 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I bis V	11·3 kr. = 22·6 h	16 Heller	6·6 Heller	Im Kartirungswege		
1491	B. E. B.	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Risa-Elbkai.** Die im Tarife, Theil II, für den obengenannten Güterverkehr vom 1. November 1896 enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife bleiben laut des vom 1. September 1897, bezw. insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. October 1897 giltigen Nachtrages I zu dem vorstehend bezeichneten Tarife bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898 in Giltigkeit. Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat längstens bis Ende April 1899 zu erfolgen.											

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
26	Nr. 140 vom 5. December 1896	sub Pos. 2260, I u. II		k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzwaaren der Position 19 des Theils I/B für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits	Hatna	Braila loco Galatz „ Braila loco Galatz „	Das Zugeständniss erlischt am 31. August 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
66	Nr. 83 vom 20. Juli 1897	1375	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Bizovac, Breznica-Njemačka, Josipovac-Kravice, Koska, Našice, Normanci, Bukovica, Cacince, Feričanci, Miklós, Orahovica, Sušine-Gjurgjenovac	Wien St.E.G., K.F.N.B., Wien Matzleinsdorf, Budapest dunaparti teher p. u., Budapest Józsefváros	Der Giltigkeitstermin „Bis Ende Juni 1898" wird bis **19. Juli 1898** erstreckt	

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten, in der Zeit vom 1. October l. J. bis Ende September 1898 benöthigten Materialien wird im Offertwege vergeben, und zwar:

125.000 kg Rübbrennöl,
25.000 kg Rübschmieröl.

Nähere Angaben sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Werkstätten- und Zugförderungsdienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offert für Lieferung von Brenn- und Schmieröl"

bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau bis längstens **30. August l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die dem Offerte beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität und in zwei Exemplaren beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird in der Zeit vom 1. October l. J. bis Ende September 1898 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 30. August l. J. um 2 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. August 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz gelangen im heurigen Jahre in der Station Mähr.-Schönberg der Linie Hohenstadt—Zöptau nachfolgende Bauten zur Ausführung:

1. Eine ringförmige gemauerte Locomotivremise mit Locomotivmontirung und Schmiede und einem Magazinsbureau-Anbaue sammt Canalisirung.

2. Das Fundament für eine Locomotiv-Drehscheibe von 17·00 m Durchmesser sammt Entwässerung.

Die Ausführung beider genannten Bauten vom annäherungsweisen Gesammtkostenbetrage von 70.000 fl. ö. W. wird an einen Unternehmer vergeben, und es sollen die besagten Bauanlagen noch im laufenden Jahre fertiggestellt werden.

Die Projectspläne, die Bedingnisse und die Baubeschreibungen liegen in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz, woselbst Offertformularien erhältlich sind und das Nähere über die Formulirung der Offerte mitgetheilt wird, zur Einsicht auf.

Die Offerte, sowie das Vadium, welches 3500 fl. ö. W. beträgt, sind bis spätestens **25. August l. J., 12 Uhr Mittags,** ersteres versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf die Locomotivremise und das Drehscheiben-Fundament in der Station Mähr.-Schönberg" versehen, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen und werden am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags eröffnet werden. Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnung beizuwohnen. Der Offertleger hat bis 15. September im Worte zu verbleiben. Es wird bemerkt, dass zum Zwecke obiger Bauten dem Unternehmer keine Fahr- oder Frachtbegünstigungen gewährt werden. Bei der Offertsbehandlung werden nur jene Offerenten berücksichtigt, welche ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten nachzuweisen vermögen. Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, am 8. August 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, und zwar:

60.000 kg entsäuertes Rübschmieröl,
80.000 kg doppeltraffinirtes Rübbrennöl,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Zeit vom 1. October 1897 bis 30. September 1898 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **30. August l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1896/98 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 31. August l. J., Vormittags 1/2 10 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für die Zeit vom 1. October 1897 bis 30. September 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

Rübbrennöl 130.000 kg,
Rübschmieröl 10.000 kg.

Die Offertformularien sind ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) zu beheben oder gegen Einsendung des Porto zu beziehen.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Brenn- und Schmierölen", bei der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg längstens bis **30. August 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die dem Offerte zugehörigen, mit der genauen Firmabezeichnung versehenen Qualitätsmuster in drei Exemplaren von je 1 kg sind separat verpackt franco aller Spesen beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des vierten Quartals im Jahre 1897 und der drei ersten Quartale des Jahres 1898 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 31. August 1897, um 10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Lemberg, im August 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech und Alt-Eisendraht, Alt-Gusseisen, alte Stahlherze, verbranntes Pausch- und Zerreneisen, Radsterne, alter Stahl von Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahltyres mit und ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Gummi-, Hanf-, Leder-, Baumwoll-, Plüsch- und Teppichabfälle.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift

„Anbot auf Altmaterialien"

bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **28. August l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Um 3 Uhr Nachmittags erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Linz zu erlegen. Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 16. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten **Holzmaterialien** wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

195 m³ eichene Brückenhölzer,
149 m³ „ Extrahölzer,
211 m³ hartes Schnittholz für Wagenbau,
511 m³ weiches „ „ „
314 m³ hartes Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
762 m³ weiches „ „ „
252 m³ bezimmertes weiches Bauholz,
14 m³ Rundholz, weich,
14 m³ „ hart,
25.200 Stück weiche Stangen (Staketen),
136 m³ geschnittene weiche Latten,
66.096 m runde Waldlatten,
18.000 m³ weiches Scheiterholz,
6.000 hl Holzkohle aus Buchenholz,

Diverse **Holzwaaren,** wie: Hebebäume, Beisser, Pflöcke, Werkzeugstiele, Hefte, Scheibtruhen-Bestandtheile etc.

Ausserdem gelangt auch die Lieferung des auf den Linen der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction erforderlichen Bedarfes an **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Buchen- und Föhrenholz zur Vergebung.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer, wie auch der Holzmaterialien für Bahnerhaltungszwecke hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Juni 1898 beendet sein; jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit vom Februar bis Ende December 1898 zu erfolgen. Alle übrigen Holmaterialien für Werkstättenzwecke sind den Bestimmungen der speciellen Bedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferungen Bezug habenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der Abtheilung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst und im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen oder behoben werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Gleichzeitig mit der Offerte über Schwellen oder sonstige Holzmaterialien ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Werthes des offerirten Quantums an die k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Krakau beizubringen.

Nach Zuschlag der Lieferung muss eine Caution in der Höhe von 10 pCt. des Werthes der zur Lieferung gelangenden Schwellen oder Holzmaterialien binnen acht Tagen nach Erhalt des diesbezüglichen Schlussbriefes gleichfalls bei der obgenannten Casse erlegt werden.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind (sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen) unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise längstens bis **10. September 1897, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach drei Gruppen auszufertigen und dementsprechend mit der Ueberschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen“, resp. mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, sowie diversen Materialien für Bahnerhaltungszwecke“ oder „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, sowie diversen Holzmaterialien für Werkstättenzwecke“ zu versehen.

Die Preise sind franco einer bestimmten Station oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen inclusive aller Spesen (worunter auch die Verladegebühr zu verstehen ist) zu notiren.

Jeder Offerent bleibt bis zur Verständigung über die Annahme oder die Nichtannahme des Offertes an sein Angebot gebunden.

Den Offerenten wird anheimgestellt, der Offerteröffnung, welche am 10. September 1897 um 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction stattfinden wird, persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 14. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. Wien, 17. August 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hainburg der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Landesgrenze bei Berg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Eduard Nauheim, öffentlichen Gesellschafter der Firma G. Offermann & Comp. in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hainburg der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Landesgrenze bei Berg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Februar 1897. Z. 11.407/I ex 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Landesgrenze bei Berg bis zur Station Ligetfalu.

Das kgl. ungar. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 13. Juli 1897, Z. 42.605/III, dem Eduard Nauheim, öffentlichen Gesellschafter der Firma G. Offermann & Comp. in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ligetfalu in der Richtung gegen Wolfsthal bis zur Landesgrenze, als Fortsetzung der auf österreichischem Staatsgebiete projectirten Bahnlinie Hainburg—Landesgrenze, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. August 1897. Z. 11.393/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von der Station Kennelbach der projectirten Bregenzerwald-Bahn nach Lustenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Johann Georg Waibel, Landtagsabgeordneten und Bürgermeister in Dornbirn (Vorarlberg), im Vereine mit Johann Kohler, Landtagsabgeordneten und Gemeindevorsteher in Schwarzach, Eduard Alge, Gemeindevorsteher in Lustenau, Lorenz Schertler, Gemeindevorsteher in Wolfurt, und Johann Baptist Galehr, Gemeinderath in Kennelbach, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft, eventuell einem anderen mechanischen Motor zu betreibende Kleinbahn von der Station Kennelbach der projectirten Bregenzerwald-Bahn über Wolfurt, Schwarzach und Dornbirn nach Lustenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Juli 1897. Z. 9877/I.

Der in Nr. 92 vom 10. August d. J. enthaltene Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. Juli 1897, Z. 11.103/B, wurde durch ein Versehen der Druckerei in unrichtiger Weise veröffentlicht. Derselbe wird daher stornirt und in Folgendem richtig kundgemacht:

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. Juli 1897, Z. 11.103/B, an die Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, ferner die Directionen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, betreffend die Bestellung eines eigenen Aufsichtsorganes für die Wechselcontrole in den Stationen.*)

Nach den bestehenden Vorschriften hat sich vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges der diensthabende Beamte oder ein specielles Aufsichtsorgan persönlich von der richtigen Stellung der zu passirenden Wechsel unbedingt zu überzeugen.

Es wurde jedoch durch hieramtliche Organe die Wahrnehmung gemacht, dass in vielen Fällen, in denen der diensthabende Verkehrsbeamte wegen zu grosser Entfernung der Platzinspection von den zu controlirenden, local zu bedienenden Wechseln der instructionsmässigen Verpflichtung, die Wechselcontrole vor jedesmaliger Ein- oder Ausfahrt der Züge persönlich vorzunehmen, ohne Vernachlässigung sonstiger unerlässlicher Dienstesobliegenheiten nicht nachkommen kann, ein specielles Organ für die Wechselcontrole nicht aufgestellt ist.

Angesichts der schweren Folgen, welche die Unterlassung einer für die Sicherheit des Verkehres der Züge so hochwichtigen Verpflichtung nach sich ziehen kann, wird die geehrte . . . . aufgefordert, die Verhältnisse der einzelnen Stationen in obiger Beziehung einem eingehenden Studium zu unterziehen, und in allen jenen Fällen, in denen den betreffenden Verkehrsbeamten die Möglichkeit nicht geboten ist, die in Rede stehende Wechselcontrole persönlich vorzunehmen, hiefür ein besonderes Aufsichtsorgan zu bestimmen.

Ueber die Durchführung dieser Massnahme wolle die geehrte . . . . ehestens unter Anführung jener Stationen anher berichten, in welchen für die Wechselcontrole die Bestellung eines eigenen Aufsichtsorganes als nothwendig erkannt wurde und sonach auch erfolgte.

Wien, am 29. Juli 1897. **Lilienau** m. p.

*) Obwohl auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen die Durchführung der Wechselcontrole geordnet ist, so wurden doch mit einem ähnlichen Erlasse der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen die k. k. Staatsbahn-Directionen verständigt, ihr Augenmerk auf die Ausführung der Wechselcontrole zu richten.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Es ist Aufgabe der Begehungscommission, die von den Parteien gegen die Zulässigkeit der Verlegung eines Bahngeleises geltend gemachten Momente entsprechend zu prüfen und die Stichhältigkeit oder Nichtstichhältigkeit der erhobenen Einwendungen festzustellen.

2. Die rücksichtlich der feuersicheren Herstellungen geltenden Normen gewähren den Parteien Rechtsansprüche, und nur der Absatz 5 des § 25 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. 19, stellt es in das Ermessen der Behörde, beim Zutreffen gewisser thatsächlicher Voraussetzungen Erleichterungen in der Ausführung zuzulassen.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Johann Jemelka und Genossen in Slawitsch gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Mai 1895, Z. 24.694, betreffend die Verlegung eines Bahngeleises zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Der mit der angefochtenen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums ertheilte Bauconsens für die Verlegung des Bahngeleises 1 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in km 204·2—206·8 der Strecke Weisskirchen—Leipnik wird in der Beschwerde darum angefochten, weil

1. der Einspruch der Beschwerdeführer gegen die Verlegung des Bahngeleises ohne weitere Erhebungen zurückgewiesen worden ist, obschon die Beschwerdeführer geltend machten, dass durch die Verlegung des Geleises in die Nähe ihrer Hausrealitäten die schon bestehende Gefahr für den Bestand derselben wesentlich erhöht wird und der Wirthschaftsbetrieb denselben unmöglich gemacht würde, weil
2. dem Begehren um Expropriirung ihrer Realitäten keine Folge gegeben worden ist, obschon durch die neue Bahnanlage die Beschwerdeführer an der bisherigen Benützung und Verwerthung ihrer anrainenden Realitäten behindert und darum Einschränkungen ihres Eigenthums zu dulden verpflichtet werden, weil endlich
3. die Vorschrift des § 25 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, nicht beachtet und keinerlei Massnahme wegen feuersicherer Eindeckung der in den Feuerrayon fallenden Gebäude der Beschwerdeführer getroffen worden ist.

Das k. k. Ministerium vermeint, dass die ad 1 und 2 angeführten Beschwerdepunkte darum unberechtigt seien, weil bei der Begehungscommission von Seiten der Beschwerdeführer lediglich ein Enteignungsanspruch gestellt worden ist, der im Hinblicke auf die Bestimmung des § 2, Absatz 4, des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 unzulässig sei, und weil Erhebungen zum Zwecke der Feststellung der Schädigung der Realitäten der Beschwerdeführer durch den Betrieb der neuen Anlage nicht erforderlich gewesen sind, da einerseits der Entschädigungsanspruch den Beschwerde-

führern im Sinne des § 10, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, jederzeit gewahrt bleibe und eine solche Erhebung künftiger Schädigung im Vorhinein undurchführbar wäre. Den ad 3 erwähnten Beschwerdepunkt erachtet das Handelsministerium darum für belanglos, weil über die Frage der Nothwendigkeit von feuersicheren Herstellungen das Ministerium nach freiem Ermessen zu erkennen habe.

Es ist nun nicht vollständig zutreffend, dass von Seiten der Beschwerdeführer bei der Begehungscommission lediglich ein Enteignungsanspruch gestellt worden ist; dieses Begehren war vielmehr ein Alternativbegehren, da von Seiten der Beschwerdeführer auch die Bitte gestellt worden ist, die Verlegung des Bahngeleises nicht zu bewilligen, weil durch den auf diese Weise vermehrten, in nächster Nähe ihrer Realitäten sich vollziehenden Eisenbahnbetrieb nicht blos die schon bestehende Gefährdung ihrer Realitäten erhöht, die Gefahr des Einsturzes derselben herbeigeführt wird, sondern auch gewisse wirthschaftliche Vorkehrungen (Göpelbetrieb) in Hinkunft nicht weiter sich als benützbar erweisen würden.

Wie das Commissionsprotokoll darthut, wurde nun darüber, ob die von den Beschwerdeführern aufgestellten Behauptungen zutreffend seien oder nicht, keinerlei Erhebung gepflogen, obschon der intervenirende k. k. Bezirkshauptmann selbst die Nothwendigkeit solcher Erhebungen anerkannt hat.

Die Uebergehung des Einspruches der Beschwerdeführer erfolgte vielmehr auf Basis dessen, dass die Mehrheit der Commissionsmitglieder über die Rückwirkung der Verlegung des Bahngeleises auf die Eigenthumsobjecte der Beschwerdeführer die geäusserten Bedenken nicht theilte.

Diesen Vorgang konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht als dem Gesetze entsprechend anerkennen, weil nach § 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, bei dem Bau von Eisenbahnanlagen darauf zu sehen ist, dass die Anlage in einer Weise geschieht, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke und Gebäude vermieden werde, und weil nach § 10, b), Absatz 2, die Eisenbahnunternehmungen nicht blos verpflichtet sind, für einen verursachten Schaden zu haften, sondern auch solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden.

Es war somit gewiss Aufgabe der Begehungscommission, die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Momente entsprechend zu prüfen und die Stichhältigkeit oder Nichtstichhältigkeit der erhobenen Einwendungen festzustellen.

Die von dem Vertreter des k. k. Ministeriums bei der öffentlichen Verhandlung berufene interne Aeusserung der k. k. General-Inspection ddto. 4. Mai 1894, Z. 8548, ist nicht geeignet, den im § 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und § 16 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgesehenen Befund an Ort und Stelle zu ersetzen.

Die Ansicht der Gegenschrift, dass die vorcitirten Bestimmungen der §§ 6 und 10 b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes im concreten Falle darum nicht zur Anwendung kommen können, weil es sich nicht um eine neue Bahn, sondern blos um eine bauliche Veränderung an einer bereits bestehenden Bahn handle, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht für zutreffend erkennen, weil es sich im gegebenen Falle jedenfalls um eine neue, nicht bestehende Bahnanlage handelt und in derlei Fällen das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren gleichmässig zur Anwendung zu bringen ist, ohne Unterschied, ob die neue Bahnanlage eine Aenderung oder Erweiterung der Betriebsanlagen einer schon bestehenden Eisenbahn oder aber die Neuanlage einer Bahn bezweckt (§ 18 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19).

Eine genaue Erhebung der geltend gemachten Einwendungen war aber um so nothwendiger, als nach den Behauptungen der Beschwerdeführer durchaus nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Zulässigkeit des Projectes auch von der Durchführung der Expropriation Seitens der Eisenbahn gegen die Beschwerdeführer oder einzelne derselben sich abhängig zeigen kann, weil von den Beschwerdeführern behauptet wurde, dass die neue Bahnanlage die Benützbarkeit bestehender wirthschaftlicher Einrichtungen in Frage stelle, in welchem Falle eventuell die Bestimmung des § 2, Absatz 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, in Frage kommen würde.

Es erscheint daher das abgeführte Verfahren, insofern es sich um die Frage der Zulässigkeit oder Nichtzulässigkeit der Verlegung des Bahngeleises, bezw. um die Stichhältigkeit oder Nichtstichhältigkeit der dagegen aus den §§ 6 und 10 b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes erhobenen Einwendungen handelte, durchaus unvollständig.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste aber auch den ad 3 erwähnten Beschwerdepunkt als begründet erkennen.

Im Hinblicke auf die vorcitirten Bestimmungen der §§ 6 und 10 b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, sowie im Hinblicke auf die Bestimmung des § 25 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, kann es wohl nicht in Zweifel gezogen werden, dass die Anrainer einer Eisenbahn den Anspruch auf Sicherstellung vor Feuergefahr nach Massgabe der eben citirten gesetzlichen Bestimmungen zu erheben berechtigt sind.

Die Beschwerde führt nun aus, dass die Realitäten der Beschwerdeführer so situirt sind, dass viele derselben in den Feuerrayon fallen, ohne dass in dieser Beziehung irgend eine Vorkehrung getroffen worden wäre. Dass bei der Begehungscommission auf diesen Umstand Rücksicht genommen worden wäre, lassen die Acten nicht entnehmen, und es kann jedenfalls aus der im Commissionsprotokolle unter dem Titel „feuersichere Herstellungen“ vorkommenden Bemerkung über das Haus Nr. 3 nicht geschlossen werden, dass auch die behaupteten Feuersgefahren für die Realitäten der Beschwerdeführer irgendwie den Gegenstand von Erhebungen gebildet hätten.

Allerdings können die Erhebungen über die Nothwendigkeit feuersicherer Herstellungen nach § 26 der letztcitirten Verordnung auch den Gegenstand einer besonderen Verhandlung bilden und müssen nicht nothwendig bei der politischen Begehungscommission selbst durchgeführt werden. Allein in Anbetracht der schweren, auch von einem berufenen amtlichen Organe anerkannten Bedenken in Betreff der Rückwirkung der Verlegung des Bahngeleises auf den Besitz der Beschwerdeführer würde dann jedenfalls die in dem citirten § 26 vorgesehene besondere Erhebung zum Mindesten in Aussicht gestellt werden müssen, und es ging nicht an, dieses Moment einfach zu übergehen.

Die Einwendung, dass der bezügliche Punkt der Entscheidung sich der Cognition des Verwaltungs-Gerichtshofes nach § 3, lit. e) des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876 entziehe, konnte der Gerichtshof nicht für zutreffend erkennen, weil nicht blos die §§ 6 und 10 b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, sondern auch der § 25 der citirten Ministerial-Verordnung vom Jahre 1879 den Parteien Rechtsansprüche gewährt, und nur der Absatz 5 des § 25 der citirten Verordnung beim Zutreffen gewisser thatsächlicher Voraussetzungen es in das Ermessen der Behörde stellt, ob nicht bei den feuersicheren Herstellungen gewisse Erleichterungen zulässig sind, welche Frage aber von derjenigen, ob die Eisenbahn verpflichtet ist, an gewissen Objecten derlei Herstellungen vorzunehmen, gewiss verschieden ist.

Die angefochtene Entscheidung war daher nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

(Erkenntniss vom 22. Jänner 1897, Z. 462. — E.-M.-Z. 5626/I.)

Dienstdauer der im äusseren Dienste beschäftigten Eisenbahnbediensteten in Deutschland.

Für die Preussischen Staatsbahnen sind nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ jüngst Vorschriften über die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes obengenannter Bediensteten in Kraft getreten, denen sich auch die süddeutschen Verwaltungen angeschlossen haben, während bei den Sächsischen Staatsbahnen hierüber zur Zeit noch Erhebungen angestellt werden. Nach diesen Vorschriften gilt als planmässige (tägliche) Diensttour jeder zwischen zwei völlig dienstfreien Zeitabschnitten von mindestens je acht Stunden, beim Zugspersonal von mindestens zehn, bezw. sechs Stunden, je nachdem die Ruhezeit in der Heimat oder ausserhalb derselben verbracht wird, liegende Zeitraum, während dessen die Beamten nach Massgabe des Dienstplanes dienstlich thätig oder dienstbereit sein müssen, einschliesslich der in diese Zeit entfallenden kürzeren Ruhepausen.

Die längste zulässige Dienstdauer setzen jene Vorschriften für die einzelnen Classen der Bediensteten folgendermassen fest:

I. Bahnwärter.

1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter auf Strecken nur mit Tagesdienst oder beschränktem Nachtdienst darf in der Regel vierzehn Stunden nicht überschreiten. Nur wenn die Betriebsverhältnisse auf einer Strecke derart einfach sind, dass den Bahnwärtern innerhalb ihrer Dienstzeit wiederholt längere Ruhepausen verbleiben, wie namentlich auf Nebenbahnen mit geringem Zugverkehre, kann die planmässige Dienstdauer unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Bahnwärter nur dienstbereit zu sein hat, ausnahmsweise bis auf 16 Stunden erstreckt werden. Das Gleiche gilt, wenn die planmässige Dienstdauer durch eine mehrstündige zusammenhängende Ruhepause unterbrochen wird.
2. Auf Bahnstrecken mit vollem Tages- oder Nachtdienste darf die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter nicht mehr als 13 Stunden betragen. Nur an den Tagen des Dienstwechsels kann die tägliche Dienstdauer ausnahmsweise bis auf 14 Stunden erstreckt werden.
3. Wenn die Bahnwärter nur in grösserer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf die Wege zum und vom Dienste entfallende Zeit bei Feststellung der planmässigen Dienstdauer angemessen zu berücksichtigen.

II. Weichensteller.

1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der nicht an Stellwerken beschäftigten Weichensteller, deren Weichenbezirke durch den Betrieb fortgesetzt derartig in Anspruch genommen werden, dass nennenswerthe Unterbrechungen der dienstlichen Thätigkeit nicht eintreten, soll nicht über acht Stunden ausgedehnt werden.
2. Im Uebrigen darf der gewöhnliche Weichenstellerdienst planmässig bis auf zwölf Stunden und, wenn die örtlichen Betriebsverhältnisse dem Weichensteller wiederholte und ausgiebige Ruhepausen gestatten, sowie an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden bemessen werden. Ausnahmsweise kann der Dienst bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden, wenn nach achtstündiger Dienstdauer eine vollständige Ruhe von mindestens vier Stunden gewährt wird.
3. Die tägliche Dienstzeit der im Stellwerksdienst beschäftigten Weichensteller soll bei Anlagen, deren Bedienung eine ununterbrochene angespannte Thätigkeit erfordert, acht Stunden nicht überschreiten. Im Uebrigen finden auf den Stellwerksdienst die Vorschriften unter Nr. 2 gleichmässige Anwendung.

III. Stationsbeamte.

1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes soll für die den äusseren Stationsdienst versehenden Stationsbeamten, wenn denselben wegen der raschen Folge der ein- und auslaufenden Züge, bezw. bei ununterbrochenem Rangirdienste zwischenzeitlich auskömmliche Ruhepausen nicht verbleiben, nicht mehr als acht Stunden betragen.
2. Im Uebrigen kann die tägliche Dienstzeit der Stationsbeamten bis zu zwölf Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie auf Nebenbahnen mit geringerem Zugsverkehre, welche den Beamten wiederholt längere Ruhepausen gestatten, soll nach dem pflichtmässigen Ermessen der zuständigen Behörden ausnahmsweise eine Ausdehnung der täglichen Dienstzeit unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Beamte nur dienstbereit zu sein hat, bis zu 16 Stunden zulässig sein. Der Dienst auf den Haltestellen ist dem Stationsdienste, der Dienst auf den Haltepunkten demjenigen der Bahnwärter entsprechend zu regeln.

IV. Telegraphisten.

1. Der planmässige Dienst der Telegraphisten darf, wenn regelmässig ein so lebhafter Zug- und Depeschenverkehr besteht, dass sie während ihrer Dienstzeit ununterbrochen und angestrengt thätig sein müssen, acht Stunden nicht überschreiten.
2. In allen anderen Fällen kann die tägliche Dienstzeit der Telegraphisten entsprechend den für die Stationsbeamten unter III 2 gegebenen Vorschriften bemessen werden.

V. Rangirmeister.

1. Für die Rangirmeister soll die planmässige Dauer des täglichen Dienstes, wenn der letztere eine anstrengende ununterbrochene Thätigkeit erfordert, nicht mehr als zehn Stunden betragen.
2. Im Uebrigen kann der planmässige Dienst der Rangirmeister bis auf zwölf Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis auf 14 Stunden erstreckt werden.

VI. Wagenmeister.

Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Wagenmeister darf bis zu zwölf Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden.

VII. Zugspersonal.

1. Für das Zugspersonal soll die Diensteintheilung so bewirkt werden, dass die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt für jeden Bediensteten nicht mehr als elf Stunden beträgt. Inwieweit in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf die zu stellenden dienstlichen Anforderungen eine weitere Einschränkung des regelmässigen Dienstes stattfinden muss, hat die vorgesetzte Dienstbehörde bei Beginn der einzelnen Fahrplanperioden unter eigener Verantwortlichkeit zu prüfen und festzustellen.
2. Die Festsetzung einzelner Diensttouren bis zu der äussersten Grenze von 16 Stunden ist nur gestattet, wenn sie durch ausgiebige Ruhepausen unterbrochen werden, oder die an das Personal zu stellenden dienstlichen Anforderungen entsprechend einfache sind, so dass nach dem pflichtmässigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personals ausgeschlossen ist. Bei dem Locomotivpersonale soll hiebei die innerhalb der Diensttour im Zugsdienste zurückzulegende planmässige Fahrzeit auf der Locomotive keinesfalls mehr als zehn Stunden betragen.
3. Auf eine 14- bis 16stündige Diensttour soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, welche soweit als möglich in die Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens zu verlegen ist.
4. Bei Bemessung der planmässigen Dienstdauer ist überall diejenige Zeit mit einzurechnen, während welcher die Bediensteten vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte u. s. w. dienstlich in Anspruch genommen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Erweiterung der Schleppgeleise-Anlage im Fabriks-Etablissement der Firma Hauser & Sobotka nächst der Station Stadlau: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Schleppgeleise-Anlage im Fabriks-Etablissement der Firma Hauser & Sobotka nächst der Station Stadlau ertheilt. [E.-M.-Z. 12.447/IV.]

— (Linie Wien—Brünn: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Enzersdorf bei Staatz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Enzersdorf bei Staatz der Linie Wien—Brünn der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.084/IV.]

— (Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Stadlau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das Project für die Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Stadlau der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.087/IV.]

— (Linie Brünn—Bodenbach: Hebung der Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe Adamsthal; Herstellung einer Strassenübersetzung in km 0·6/7 der Schleppbahn zur Adamsthaler Maschinenfabrik: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Hebung der fürstl. Liechtensteinschen Privat- und zugleich Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe Adamsthal der Linie Brünn—Bodenbach und Herstellung einer Strassenübersetzung in km 0·6/7 der Schleppbahn zur Adamsthaler Maschinenfabrik im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.660/IV.]

— (Bauherstellungen in der Station Kralup.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Verladeplatzes für Massengüter mit Verladegeleise, ferner einer neuen Putzgrube, Versetzung eines Wasserkrahnes und Verlängerung eines Stutzgeleises in der Station Kralup der Linie Brünn—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.484/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung eines Manipulationsgeleises in der Station Gerasdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Gerasdorf als Manipulationsgeleise für Schwellendeponie ertheilt. [E.-M.-Z. 11.747/IV.]

— (Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Zwittau: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Zwittau und für die Herstellung der hiezu nothwendigen Stellwerkshütten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.195/IV.]

— (Herstellung von Sturzgeleisen am unteren Bahnhofe in Brünn: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Projecte für die Herstellung von drei Sturzgeleisen am unteren Bahnhofe in Brünn, sowie für die dadurch bedingte Verlegung der Waggondrehscheibe den Bauconsens ertheilt und die Abtragung der Signalhütte in km 155·1 genehmigt. [E.-M.-Z. 12.091/IV.]

— (Reconstruction der Geleiseanlage in der Station Greifendorf: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Projecte für die Reconstruction der Geleiseanlage in der Station Greifendorf den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 12.073/IV.]

— (Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Bořkowitz-Melnik: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das Project für die Verlängerung von Geleisen und Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Bořkowitz-Melnik der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.744/IV.]

— (Project für die Schleppbahn-Anlage behufs Verbindung des Moldauhafens in Holleschowitz mit der Station Bubna: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Laut Berichtes der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal bei Prag vom 23. Juli 1897 findet am 19. August die politische Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Schleppbahn-Anlage behufs Verbindung des Moldauhafens in Holleschowitz mit der Station Bubna der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft statt, wobei die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums interveniren wird. [E.-M.-Z. 11.900/IV.]

— (Localbahn Schwechat-Mannersdorf: Entwässerungsproject in Mannersdorf am Leithaberge.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Theilproject des n.-ö. Landesausschusses für die Entwässerung von versumpften Grundstücken in Mannersdorf am Leithaberge unter Einhaltung der dieser Wassergenossenschaft Seitens der genannten Bahngesellschaft bekanntgegebenen Bedingungen genehmigt.
[E.-M.-Z. 11.745/I.]

Montanbahn Michalkowitz-Dombrau. (Verlegung der Niveauübersetzung von km 6·686 nach km 5·594: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Verlegung der Niveauübersetzung von km 6·686 nach km 5·594 der Montanbahn nächst der Station Poremba für den 20. August angeordnet. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm. [G.-I.-Z. 11.061.]

Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz. (Situations- und Geleisepläne.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Situations- und Geleisepläne der Stationen, bezw. Haltestellen Czartoria, Berbestie, Waskoutz, Slobodzia-Banilla, Banilla ruska, Millie, Ispas und Wiżnitz der Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz wurden zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 5829/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 42.249, dem Advocaten Dr. Koloman Lenk und Dr. Josef Drechsler in Sopron (Oedenburg) für eine von der Station Sopron der Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurt ausgehende und diese
   a) über Balf, Kopháza in der Station Nagy-Czenk (Zinkendorf) mit der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs,
   b) von Nagy-Czenk aus über Német-Keresztur, Küllö, Alsó-Péterfa, Hasfalva, Nyék (Comitat Sopron), eventuell Haracsony, Lakfalva, Lakampak, Veperd, Szent-Marton, Nyujtal-Kukerics, Csáva, Felsö-Pulya, Alsó-Pulya, eventuell Udvard, und weiterhin über Pervány, Frankó, Borsmonostor, Alsó-László und die Gemarkung der Gemeinde Kethely in der Station Köszeg mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szombathely-Köszeg (Steinamanger-Güns) der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Szombathely—Kanizsa—Barcs

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 43.866, der Direction der Localbahn Pancsova-Petrovoszello für eine von der Station Pancsova der genannten Localbahn und der Torontáler Comitatsbahnen, bezw. auch von dem dortigen Donau-Umschlagsplatze abzweigende und diese in der Station Bavaniste mit der Linie Versecz—Bavaniste—Kubin-Dunapart, bezw. dem dortigen Donau-Umschlagplatze verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 17. Juli, Z. 39.251, dem Eduard Kegel in Javorna, dem Advocaten Dr. Augustin Gresch in Szepes Béla und dem Carl Schossberger in Budapest für eine von der Station Szepes Béla-Barlangliget der Linie Poprád-Felka—Szepes Béla Podolin der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, im Bereiche des Comitates Szepes (Zips) über Zsidjár und die Gemarkung der Gemeinde Potsbad bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze (nächst Neumarkt) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 17. Juli, Z. 43.009, dem Edmund Duchon in Szigetvár für eine von der Station Szigetvár der Eisenbahn Pécs (Fünfkirchen)-Barcs abzweigende, diese im Bereiche des Comitates Baranya über Kobol, Gyönyösmellek, Nemet-Ujfalu, Magyar-Ujfalu, die Gemarkung der Gemeinde Teklafalu und weiterhin über Lakósfalva (Lakócsa), Dravafok und die Gemarkung der Gemeinde Bogdása in der Station Sellye mit der Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Slatina—Našic verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis 19. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

13. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

18. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

13. August,	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
16. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	
17. „	Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mitis,	
18. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,	
19. „	Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mitis,	

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. August, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Memfi", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

18. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

19. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Apollo", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. August, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. August, Dampfer „Orion", Capitän B. Cobol, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Theil III, Heft 1, vom 1. August 1894.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt zu dem obbezeichneten Tarife der Nachtrag IV in Kraft, durch welchen die Nachträge I bis III aufgehoben und ersetzt werden.

Der Nachtrag IV enthält ausser einigen Erhöhungen von Frachtsätzen:

Aenderung des Vorwortes und von Stationsnamen, ferner Aenderung und Ergänzung der Abtheilungen I, II und III, Ergänzung der Einlagerungstabelle, Einbeziehung der Station Linz-Umschlagplatz, Ermässigung von Frachtsätzen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages IV werden ab Mitte September 1897 bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen sein.

Wien, am 13. August 1897. [580]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894.

Einführung des Nachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt zu dem obbezeichneten Tarife der Nachtrag III in Kraft, durch welchen die Nachträge I und II aufgehoben und ersetzt werden.

Der Nachtrag III enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Abtheilungen I, II und III auch einige Erhöhungen von Frachtsätzen.

Exemplare des Nachtrages III werden ab Mitte September 1897 bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen sein.

Wien, am 13. August 1897. [581]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 gelangen zu den Tarifheften II und III des vorbezeichneten Verkehres folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

Nachtrag IV zu dem vom 1. Mai 1891 gitigen Heft II,

Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Heft III.

Der erstgenannte Nachtrag enthält: Abänderung der allgemeinen Bestimmungen für den Gütertransport, Ergänzung und Aenderung der Güterclassification, Ergänzung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.

Der zuletztgenannte Nachtrag enthält: Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 (lebende Thiere), Abänderung, bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Zucker), Ergänzung der Nomenclatur und Aenderung der Frachtsätze der Schnitt-Tariftabelle B des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Eisen), Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 24 (frisches Fleisch etc.), anderweitige Frachtberechnung für Dampfkesselwagen zur Waggonbeheizung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu den auf den Titelblättern angegebenen Verkaufspreisen erhältlich.

Wien, am 14. August 1897. [582]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der besonderen Bestimmungen im Tarife Theil II, Heft 1 und 2.

Die im Tarife Theil II, Heft 1 und 2 (Seite 8), des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen besonderen Bestimmungen werden mit Giltigkeit vom 15. August 1897 in der Weise ergänzt, dass am Schlusse des zweiten Absatzes des Punktes 1 dieser Bestimmungen, in welchem die mit dem Rückvergütungs-Ansuchen vorzulegenden Papiere angeführt werden, noch zuzusetzen ist:

c) die Seitens der rumänischen Zollbehörde ausgefertigten Transit-Zolldocumente.

Wien, am 12. August 1897. [583]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Verkehr von und nach Falkenau-Hillemühl.

Nach der am 14. August 1897 erfolgten Wiedereröffnung der Strecke Tannenberg—Falkenau-Hillemühl werden für die Dauer der Verkehrsunterbrechung in der Strecke Falkenau-Hillemühl—Böhm.-Kamnitz Gütersendungen von Falkenau-Hillemühl nach den Stationen Bensen incl. bis Steinschönau, ferner nach Tetschen und Bodenbach, sowie darüber hinaus und umgekehrt zum Transporte über Böhm.-Leipa angenommen.

Die Abfertigung, bezw. Gebührenberechnung erfolgt bis und ab Tannenberg.

Der Personen- und Gepäcksverkehr in letztgenannter Strecke bleibt bis auf Weiteres sistirt.

Prag, am 14. August 1897. [584]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Reexpedition von Pitch pine- (Pechkiefer-) Holztransporten in St. Peter.

Für in Triest und Fiume behufs Einlagerung, Bearbeitung (durch Schneiden oder Behauen) und Sortirung nach St. Peter zur Aufgabe kommende und ab St. Peter nach Wien (Matzleinsdorf), nach den Budapester und Köbanyaer Bahnhöfen oder nach

Barcs zur Weiterbeförderung gelangende Pitch pine-(Pechkiefer-) Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen bis auf Weiteres die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Triest und Fiume nach Wien (Matzleinsdorf), den Budapester und Köbanyaer Bahnhöfen oder Barcs im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht auf.

Wien und Budapest, am 12. August 1897. [585]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums werden aus Anlass der durch Hochwasserschäden auf der Localstrecke der Südbahn verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, die auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. Art. 14 des internationalen Uebereinkommens festgesetzten Lieferfristen für nach Wien loco bestimmte oder Wien transitirende Sendungen um drei Tage bei Frachtgütern und einen Tag bei Eilgütern bis auf Weiteres verlängert. Bezüglich lebender Thiere bleiben die normalen Lieferfristen aufrecht.

Wien, am 14. August 1897. [586]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zum Theil II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 wird ein Ergänzungsblatt zum Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr herausgegeben, durch welches die italienische Station Rivarolo Ligure Dock als Verbandsstation in den Deutsch-Italienischen Güterverkehr einbezogen wird.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes können durch unsere commercielle Direction gratis bezogen werden.

Wien, am 14. August 1897. [587]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Provenienzclausel bei einigen Frachtsätzen für Mineralkohle der Nummer 88 a des Anhanges zum Localtarife.

Mit 31. August 1897 tritt die in dem vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf giltigen Anhange zu dem Localtarife bei fortlaufender Nummer 88 a bei den Frachtsätzen für Kohle, mineralische, auch Briquetts von Leoben nach einigen steiermärkischen Stationen mit einem Kreuz, bezw. Stern bezogene Clausel, gemäss welcher diese Frachtsätze nicht giltig sind für Sendungen, welche von den, bezw. über die Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nördlich Klein-Reifling proveniren, ausser Kraft, so dass ab 1. September 1897 bis auf Weiteres die bezeichneten Frachtsätze ohne Beschränkung hinsichtlich der Provenienz der genannten Artikel Geltung haben.

Wien, am 14. August 1897. [588]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkung des Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Manöver.

In Folge starker Inanspruchnahme durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver werden für die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien folgende Anordnungen getroffen:

a) In der Zeit vom 25. August bis einschliesslich 2. September und vom 6. bis einschliesslich 9. September 1897 werden in sämmtlichen Stationen Frachtgüter gemäss § 55 des Betriebsreglements nur in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen.

b) In der Zeit vom 3. bis einschliesslich 5. September 1897 findet auch eine Uebernahme zur einstweiligen Verwahrung nur in den Stationen Wien, Brünn, Olmütz, Krakau, Bielitz und Prossnitz statt, während in allen anderen Stationen die Uebernahme von Frachtgütern gänzlich eingestellt wird.

c) Am 4. und 5. September 1897 werden in den Stationen Weisskirchen und Leipnik Frachtgüter auch nicht ausgeliefert.

d) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Frachtenverkehr wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministerims vom 4. August 1897, Z. 7153/III, für Frachtgüter und für die Zeit vom 2. bis 7. September 1897 rücksichtlich der Strecken Wien—Krakau, Prerau—Brünn und Prerau—Olmütz eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt. Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen dieser Strecken beförderten Sendungen, welche innerhalb der bezeichneten Zeit in Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Beförderung angenommen oder von einer Anschlussbahn übernommen werden.

e) Diese Massnahmen finden auf lebende Thiere und Approvisionirungsartikel, ebenso wie auf Eilgüter keine Anwendung.

Wien, am 11. August 1897. [589]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I, II und III.

Einführung von neuen Tarifen.

Im obbenannten Kohlenverkehre treten mit 1. September 1897 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks (Heft I, II und III) in Kraft.

Durch die Tarifhefte werden die gleichnamigen, vom 15. September 1895 giltigen Ausnahmetarife (Heft I, II und III) ausser Wirksamkeit gesetzt. Tariferhöhungen, welche durch diese Tarifhefte herbeigeführt werden, treten jedoch erst am 15. October 1897 in Kraft.

Exemplare dieser Tarifhefte können bei den betreffenden Verwaltungen bezogen werden.

Budapest, am 14. August 1897. [590]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Der Gesammtverkehr auf der Strecke Časlau—Zawratetz-Třemoschnitz wurde am 12. August mit Zug 1803 wieder eröffnet.

Wien, am 14. August 1897. [591]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Leitung des Güterverkehres in Folge der Verkehrsstörung auf der Strecke Reichenberg—Seidenberg und Berechnung der Fracht auf den Umwegsstrecken.

Bis zur Wiederherstellung der Strecke Seidenberg—Nikrisch wird der niederschlesische und oberschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der Strecke Reichenberg—Seidenberg (inclusive) unter Anwendung bestehender directer Frachtsätze via Liebau—Altpaka geleitet werden.

Der übrige Güterverkehr in Ladungen von 10.000 Kilogramm wird, sofern neben den Routen via Seidenberg—Görlitz, resp. Zittau—Nikrisch—Görlitz eine andere transportberechtigte Route für die fraglichen Stationsverbindungen nicht besteht, über den Hilfsweg Reichenberg—Löbau—Görlitz geleitet, und zwar unter Anwendung der bestehenden directen Frachtsätze.

Die Lieferzeitberechnung erfolgt über die Umwegsrouten.

Wien, am 14. August 1897. [592]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 83 vom 20. Juli 1897 auf Seite 1499 unter [498] verlautbarte Nachtrag IV zum Tarife Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896 tritt nicht mit 1. September 1897, sondern erst am 1. October 1897 in Kraft.

Hiezu wird noch bemerkt, dass durch diesen Nachtrag theils Erhöhungen, theils Ermässigungen zum Ausdrucke gelangen.

Wien, am 15. August 1897. [593]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband, Gütertarif vom 1. October 1896. (Tarifergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. August wurde der Artikel Grubenholz, wie im Specialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) — Seite 154 des Tarifes — einbezogen.

Gleichzeitig wird die Station Marktredwitz mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl — Seite 182 des Tarifes — aufgenommen:

Von	Nach Stettin Central-Güterbahnhof			
	I.		II.	
	Ortsverkehr	Ausfuhr (ausserdeutsch)	Ortsverkehr	Ausfuhr (ausserdeutsch)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Marktredwitz . . .	1·92	1·56	1·46	1·25

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Nachtrag III zum Theil II, Heft 1 des Belgisch-Südwestdeutschen Verbandstarifes.) Zum Tarif Theil II, Heft Nr. 1, für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, giltig vom 1. Jänner 1893, gelangte mit Wirksamkeit vom 1. August 1897 der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Gleichstellungsverzeichnisses für die nicht mit directen Frachtsätzen versehenen belgischen Stationen enthält

Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern (Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. September 1895). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 10. August 1897 werden die nachverzeichneten Stationen mit den beigefügten Sätzen in den Tarif einbezogen:

Im Haupttarif auf Seite	Bahnentfernungen von		Vom Schnittpunkte nach	Für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe	Mit Umschlag in									
					Wien			Passau						
					Serie I (Getreide etc.)		Serie II (Mais)	Serie I (Getreide etc.)				Serie II (Mais)		
					Schnittfracht	Coursdifferenz	Schnittfracht	Schnittfracht			Coursdifferenz	Schnittfracht		
								Theilbetrag		zusammen		Theilbetrag		zusammen
	Wien	Passau						a	b			a	b	
	Kilometer				Pfennig für 100 Kilogramm									
28	457	206	Kiefersfelden † ††	A	170	—	134	61	102	163	—	61	66	127
29				B und C	189	2	140	80	102	182	2	67	66	133
38	435	183	Raubling † ††	A	159	—	126	61	91	152	—	61	58	119
39				B und C	179	2	133	81	91	172	2	68	58	126

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1492	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Sämmtlichen österreichischen Verbandsstationen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Eisenärzt, Station der Localbahn Traunstein-Ruhpolding	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Holz, Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die für die Station Traunstein geltenden Frachtsätze, erhöht um folgende Anstossbeträge: Abtheilung a) 0·09 Mk. für 100 kg, Abtheilung b) 0·08 kg für 100 kg, Abtheilung c) 0·09 Mk. für 100 kg		Im Kartirungswege		
1493	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Buchenlatten der Position H 19, 3 a) des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Homonna Huszt Marmaros-Sziget Taraczköz Unghvár	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller 140 208 221 216 187		Im Kartirungswege		
1494	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Sämmtlichen österreichischen Verbandsstationen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Beuerberg, Eurasburg, Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München, Diedorf, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr vom 1. Juli 1896	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe die untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Name der Station	Name der Station, an deren Tarif untenstehender Betrag anzustossen ist	Anstossbetrag für 10.000 kg in Mark
Beuerberg	München Südb.	14·0
Diedorf	Augsburg	3·0
Eurasburg	München Südb.	13·0

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1495	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, und Thonerdesäcke, gebrauchte, leere (vergleiche den in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarif)	Ebelsbach-Eltmann, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Neusattl, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 20. August 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband Ausnahmetarif Nr. 35, enthalten im Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung I Mark 0·72 Abtheilung II Mark 0·72 Abtheilung III Mark 1·28		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze der Abtheilung I und II gelten nur bei Versandt aus Bayern; der Frachtsatz der Abtheilung III jedoch gilt in beiden Verkehrsrichtungen
				bezw. umgekehrt, siehe „Besondere Bemerkungen"										
										Heller				
1496	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hrabovka trans.	Obertraun	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Dampfschiffahrtsunternehmungen auf den Salzkammergut-Seen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	49 kr. = 98 h	90	8	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die in Nr. 83 dieses Blattes vom 20. Juli 1897 unter fortlaufender Nr. 1366 enthaltene Publication, nachdem die darin gewährten Tarifermässigungen nebenstehend einbezogen wurden, ausser Wirksamkeit gesetzt
				Hrabovka trans.	Steeg				48 kr. = 96 h	88	8			
				Hrabovka trans.	Aussee				51 kr. = 102 h	92	10			
				Brüx (A.T.E.) und Brüx (St.B.)	Obertraun				58 kr. = 116 h	112	4			
				Brüx (A.T.E.) und Brüx (St.B.)	Steeg				57 kr. = 114 h	110	4			
				Brüx (A.T.E.) und Brüx (St.B.)	Aussee				59 kr. = 118 h	115	3			
				Ossegg und Ossegg II	Salzburg				60 kr. = 120 h	116	4			
				Staab	Salzburg				49 kr. = 98 h	88	10			
				Ossegg und Ossegg II	Gmunden Seebahnhof				55 kr. = 110 h	104	6			
				Brüx (A.T.E.) und Brüx (St.B.)	Gmunden Seebahnhof				53 kr. = 106 h	100	6			
				Ossegg und Ossegg II	Ischl trans.				57 kr. = 114 h	111	3			
				Hrabovka trans.	Ischl trans.				48 kr. = 96 h	85	11			
				Ossegg und Ossegg II	Kammer				60 kr. = 120 h	118	2			
				Hrabovka trans.	Kammer				48 kr. — 96 h	92	4			
				Ossegg und Ossegg II	Aussee				60 kr. = 120 h	118	2			
				Ossegg und Ossegg II	Obertraun				60 kr. — 120 h	115	5			
				Ossegg und Ossegg II	Steeg				59 kr. = 118 h	113	5			
										Heller				
1497	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Melasse der Pos. M—17, Osmosewasser der Pos. O—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Przeworsk	Raitz (St. E. G.)	Aufgabe als Frachtgut, sowie Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze	181		Im Kartirungswege		
				Sędziszów	Raitz (St. E. G.)					171				
				Tłumacz-Pałahicze	Raitz (St. E. G.)					233				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1498	Böhmischen Commercialbahnen		Borke (Rinde, roh, unverpackt oder in Säcken verpackt	Mröschau	Nezvěstic	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1499	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker), dann Candiszucker	Angern Bedihost Bisenz-Pisek Chybi Chropin Göding Hohenau Hradisch Hullein Kojetein Leipnik Lundenburg M.-Ostrau Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach i. M.	Marchegg transito (für Sendungen nach Komárom und Györ)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längsten jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller 22·0 71·4 43·8 104·0 65·0 37·4 24·6 48·0 58·0 63·4 67·6 30·8 89·6 69·8 62·8 39·6 44·2	Verschieden	Im Kartirungswege		
1500	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Zauchtl	Eckersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, u. zw. rücksichtlich des Hauptbahnnetzes v. 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahnstrecken vom 1. Juni 1888	29·1 kr. = 58·2 Heller	48 Heller	10·2 Heller	Im Kartirungswege		
1501	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Barcs	schweizerischen Stationen mit Ausnahme der schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff von Drau-Schiffstationen nach Barcs gelangt sein*) und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre mit Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden	Bis auf Wiederruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif. Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893	Verschieden	Verschieden	50 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Bezüglich der per Schiff via Draueck nach Barcs gelangenden Transporte siehe Publication unter fortlaufender Nummer 2876 im Verordnungsblatt Nr. 150 vom 31. December 1896
					Vorarlberg			Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Verkehr. Heft 2 vom 1. September 1894			50 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1502	Südbahn-Gesellschaft		Rüböl und Leinöl	Steinbruck	Roveredo	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	512	328	184	Im Kartirungswege		
					Schwaz				496	316	180			
			Oelkuchen		Bükk	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief			175	120	55			
					Gelse				124	100	24			
					Lövö				185	120	65			
					Nagy-Czenk				191	120	71			
					Sopron S.B.				196	120	76			
					Szt. Mihály-Pacsa				130	100	30			
					Szombathély				166	120	46			
					Zala-Szt. Ivan				140	110	30			
									Heller incl. Mgb., bezw. incl. ung. Steuer		Heller			
1503	Südbahn-Gesellschaft		Papier der Pos. P 1 des Tarifes Theil 1	Gloggnitz	Brixen	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	520	365	155	Im Kartirungswege		
		K. k. St.B.			Innsbruck				470	396	74			
					Zágráb S.B.				345	269	76			
									Heller incl. Mgb., bezw. incl. ung. Steuer		Heller			
1504	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Opočno	Budapest- nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, dunaparti tehér-pályaudvar, fövárosi közraktárak, Kelenföld (S.B.) loco; Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	477 Heller	292 Heller	185 Heller	Im Kartirungswege		
1505	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II und A und des Specialtarifes 3	Vide nachstehende Tabelle		Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Von oder nach Schönweid (chemische Fabrik) — Classe II: bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Classe A: für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Specialtarif 3: für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Heller pro 100 kg		
Bösig	109	100	55
Kuttenthal	93	85	47
Liblic-Bišic	85	76	49
Měšic	91	81	52
Münchengrätz	99	90	49
Neratovic	85	76	49
Satalic	81	76	46
Stranov-Krnsko	89	82	45
Svijan-Podol	107	97	54
Vrutic	89	79	51
Weisswasser	101	93	51
Woken	115	104	58

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1506	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau und Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube; b) Karsten-Centrumgrube, Hohenzollerngrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube; c) Beuthen O.S.E.; d) Gleiwitz, Ludwigsglück, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube; e) Zabrze; f) Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube; g) Schmiederschacht, Borsigwerk; h) Brandenburggrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube; i) Ludwigsglückgrube; k) Bobrek, Morgenroth; l) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube; m) Kattowitz, Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinengrube; o) Laurahütte, Ficinusschacht; p) Chasseeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II; q) Maxgrube, Marthaschacht der Karlsegengrube; r) Karolinengrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht); s) Georggrube; t) Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht); u) Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube; v) Imielin; w) Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	Bennisch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Heller a) = 5·6 b) = 5·3 c) = 5·5 d) = 5·2 e) = 4·8 f) = 4·4 g) = 4·9 h) = 5·1 i) = 5·4 k) = 5·7 l) = 5·0 m) = 2·5 o) = 3·2 p) = 3·3 q) = 3·0 r) = 1·3 s) = 2·1 t) = 2·3 u) = 2·6 v) = 2·0 w) = 1·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten sich eventuell während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den tarifmässigen Frachtsätzen erhöhen oder erniedrigen, so werden in demselben Masse auch die nebenbezifferten Frachtnachlässe erhöht oder erniedrigt werden

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
27	Nr. 136 vom 26. November 1896	2045	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks in ganzen Wagenladungen	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube; b) Laurahütte, Ficinusschacht, Chasseeschacht der Fannygrube, den Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Marthaschacht der Karlsegengrube; c) Kattowitz, Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube und Imielin; d) Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Orzesche, Emmagrube, Beatenglück-, Hoym- und Redengrube, Czernitz, Charlottengrube; e) Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen, Nikolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube	Bennisch	Die Frachtbegünstigungen werden mit 31. August 1897 ausser Wirksamkeit gesetzt	
28	Nr. 6 vom 16. Jänner 1897	341	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Verschiedenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Localbahn Vinkovce-Brčka, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Tiroler Stationen der Südbahn	Ende August 1897	Die Ausserkraftsetzung erfolgt mit Rücksicht auf die im Vrdgs.-Bl. Nr. 83 vom 20. Juli 1897 verlautbarte Aufhebung des Tarifes, Theil II, Heft 1, sammt Nachträgen I—III für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband mit Ende August 1897, bezw. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1, mit 1. September 1897

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
67	Nr. 57 vom 18. Mai 1897	1056	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kieserde und Kies der Pos. E 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zsolna	sämmtlichen in der Publication benannten Stationen	In der Rubrik 4 hat es zu lauten: „Kieserde und Kies, unverpackt, Pos. E 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I"	

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag XII vom 10. August 1897 zum **Gebührentarife** vom 1. März 1890 für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Giltig vom 20. August 1897.

A.

Special-Tarif

Felle und **Häute, getrocknete,** bei Einlagerung von mindestens 100.000 Kilogramm

	per 100 kg per Woche in ö. W.
Lagerzins	3 kr.

Assecuranzgebühren nach Uebereinkommen.

Offert-Ausschreibung.

Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen schreibt hiemit die Vergebung der **Bauarbeiten** für die in zwei Lose eingetheilte 23·5 km lange **Localbahn Blatna-Nepomuk** und für die 7·1 km lange **Localbahn Březnic-Rožmitál** aus.

Die zu vergebenden Arbeiten umfassen:

1. Sämmtliche Unterbau- und Nebenarbeiten, ausgenommen die Lieferung und Aufstellung der Eisenconstructionen für offene Objecte.
2. Sämmtliche Oberbauarbeiten, mit Ausnahme der Lieferung der Schwellen und des eisernen Oberbaumateriales.
3. Sämmtliche Hochbauten.
4. Beistellung und Versetzung sämmtlicher Bahnzeichen und Lieferung von Grenzsteinen.

Die näheren Bedingungen sind beim Landesausschusse des Königreiches Böhmen in Prag (Eisenbahn-Abtheilung) einzusehen.

Die Offerte sind bis längstens **6. September 1897** beim Landesausschusse des Königreiches Böhmen einzureichen.

Vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen.

Prag, den 12. August 1897.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. **Wien, 19. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 7. August 1897, Z. 11.201/IV, an alle österreichischen und gemeinsamen Bahnverwaltungen betreffend die Desinfection von Viehwagen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat in seinem an alle k. k. politischen Landesbehörden gerichteten Erlasse vom 17. Juli 1893, Z. 17.495, der Anschauung Ausdruck gegeben, dass die Entfernung der in den Fugen der Eisenbahnviehwagen zurückgebliebenen, von verschiedenen Frachtgütern herrührenden, eventuell auch mit thierischen Dejecten und Streumaterial vermischten und fest eingelagerten Massen durch Auskratzen anlässlich der Desinfection der Waggons nicht erforderlich ist.

Da Seitens einzelner Bahnverwaltungen gegenwärtig noch immer der Standpunkt eingenommen wird, ein zur Viehbeförderung in Verwendung gestandener Wagen sei nur dann als vollkommen desinficirt zu betrachten, wenn der Unrath, welcher zwischen die Fugen des Wagenbodens gelangte, durch Auskratzen entfernt wurde, findet sich das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern veranlasst, die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam zu machen, dass Viehwagen, deren Bodenfugen nicht ausgekratzt worden sind, deshalb nicht als ungenügend desinficirt behandelt werden dürfen.

Wien, am 7. August 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Steyrthalbahn-Gesellschaft in Steyr.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im Art. 7 geänderten Statuten der Steyrthalbahn-Gesellschaft in Steyr genehmigt.

Wien, am 13. Juli 1897. — Z. 21.652. E.-M.-Z. 11.456/I.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch) „Localbahn Wolframs-Teltsch, (böhmisch) Místní dráha Kostelec-Telč“ mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung dem Wenzel Povolný, Bürgermeister der Stadt Teltsch, im Vereine mit Dr. Josef Sobotka, Advocaten in Teltsch, Carl Schumpeter und Berthold Münch in Triesch als Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 30. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 93, bildenden Localbahn Wolframs-Teltsch, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: deutsch „Localbahn Wolframs-Teltsch, (böhmisch) Místní dráha Kostelec-Telč“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 4. August 1897. — 24.218. E.-M.-Z. 12.658/I.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mauthausen-Grein" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung dem Realitätenbesitzer Carl Berger in Schwertberg im Vereine mit dem Bürgermeister und Landtagsabgeordneten Leopold Heindl in Mauthausen und dem Notar Dr. Alfred Heinzel in Perg als Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, bildenden Localbahn Mauthausen-Grein die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Mauthausen-Grein" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 7. August 1897. — Z. 24.453. E.-M.-Z. 12.659/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Ungar.-Hradisch zur Zuckerfabrik in Ungar.-Hradisch einerseits und nach Bilowitz andererseits.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Stancl, Bürgermeister der Stadt Ungar.-Hradisch, im Vereine mit den protokollirten Firmen Ungar.-Hradischer Zuckerfabrik von A. May, H. May & Comp. in Ungar.-Hradisch und Jaroschauer Bierbrauerei von S. Braun's Söhne Ignaz und Josef Braun in Jaroschau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Ungar.-Hradisch der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Zuckerfabrik Ungar.-Hradisch einerseits und über Altstadt, Marzalitz und Jaroschau nach Bilowitz andererseits im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 10.778/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Olmütz nach Tobitschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Carl Brandhuber, Bürgermeister der kgl. Hauptstadt Olmütz, im Vereine mit Dr. Carl Schrötter und Emil Zbitek die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Olmütz-Neugasse der k. k. Staatsbahnlinie Olmütz—Czellechowitz über Powel-Neustift, Kozužan, Drahlow, Dub und Verovan zur Station Tobitschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. Juli 1897. Z. 10.230/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Marienbad nach Königswart.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der concessionirten Bau- und Installations-Unternehmung für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung Holzapfel & Piering in Eger die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Marienbad nach Königswart im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. August 1897. Z. 11.362/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. August 1897, Z. 12.693/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Eisenbahnministerium in Wien hat mit Note vom 2. August 1897 dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden, und zwar:

1. Im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehend:

a) die am 1. Mai d. J. für den allgemeinen öffentlichen Betrieb eröffnete Schleppbahn Wama — Russ-Moldawitza, welche bisher (Liste der Eisenbahnstrecken vom 1. Jänner 1897, Oesterreich und Ungarn, I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder, unter lit. A. I. i) vom Uebereinkommen ausdrücklich ausgeschlossen war;

b) die am 5. Mai d. J. eröffnete Eisenbahnverbindung zum Weichselumschlag bei Nadbrzezie;

c) die am 1. Juni d. J. eröffnete östliche Theilstrecke Halicz — Podwysokie der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol), deren andere Theilstrecke Podwysokie—Ostrów-Berezowica dem Uebereinkommen bereits unterstellt ist;

d) die am 27. Juni d. J. eröffnete Theilstrecke Rakonitz — Pladen — Luditz mit der Abzweigung Protiwitz — Buchau der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau.

2. Die am 16. Mai d. J. eröffnete und im Betriebe der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Localbahn Saitz-Göding, und

3. die am 21. Juni d. J. eröffnete und im Betriebe der Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn stehende Localbahn Melnik-Mšeno.

Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass am 1. Juni d. J. die Zahnradstrecke Puchberg—Schneeberg der Schneebergbahn eröffnet worden ist, welche jedoch dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt wird.

Das genannte Centralamt hat von den vorstehenden Mittheilungen, bezüglich der unter Ziffern 1, 2 und 3 genannten Strecken im Sinne des Art. 58, Abs. 1, und bezüglich der Zahnradstrecke Puchberg—Schneeberg gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen. Dasselbe hat hievon die betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. August d. J. mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass:

1. der in der Liste der Eisenbahnstrecken vom 1. Jänner 1897 (Oesterreich und Ungarn, I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder) unter A. I. i) vorgesehene Ausschluss der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza vom internationalen Uebereinkommen dahinfällt;

2. der Eintritt der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza in den internationalen Transportdienst nach einem Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens erfolgt;

3. die Rechtswirkung des internationalen Uebereinkommens hinsichtlich der übrigen, diesem neu hinzutretenden Linien vom Tage ihrer Uebergabe an den öffentlichen Betrieb an zu rechnen ist, weil sie, ohne bisher ausdrücklich ausgeschlossen gewesen zu sein, als Theile von Netzen betrieben sind, welche dem internationalen Uebereinkommen schon länger angehören. Aus demselben Grunde ist mit Bezug auf diese Linien eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich.

Wien, am 14. August 1897.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 12. August 1897, Z. 12.213 A. an sämmtliche Privatbahnen, mit Ausschluss der Drahtseilbahnen, sowie der elektrischen Bahnen Gmunden Station-Gmunden Stadt, Prag-Belvedere-Bubenč, Prag-Visočan-Lieben, Belvedere-Baumgarten, der Lemberger Strassenbahn, der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und der Achensee- und Gaisbergbahn-Gesellschaft, betreffend die Untersuchung jener provisorischen Bauwerke, welche zur Behebung von Bahnunterbrechungen in Folge von Elementarereignissen hergestellt worden sind, vor deren Uebergabe an den Bahnverkehr.*)

Laut § 8 der hohen Ministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, hat der Uebergabe neu hergestellter Brücken an den Bahnverkehr eine commissionelle Prüfung und Erprobung unter Leitung eines Organes der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen voranzugehen.

Die Anwendung dieser Bestimmung erscheint auch hinsichtlich jener provisorischen Bauwerke, welche zur Behebung von Bahnunterbrechungen in Folge von Elementarereignissen hergestellt worden sind, und zwar umsomehr nothwendig, als deren Ausführung zumeist auf Grund behördlich nicht überprüfter und nicht genehmigter Pläne, unter ungünstigen Verhältnissen, unter dem Zwange der Nothwendigkeit der baldigen Wiederaufnahme des Verkehres, sowie bei gleichzeitig gesteigerter Inanspruchnahme des Personales erfolgt.

Auch wird der Verkehr über Objecte, zufolge deren Beschädigung derselbe unterbrochen werden musste, erst über vorher eingeholte hieramtliche Zustimmung wieder aufzunehmen sein.

Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen behält sich sohin die Ertheilung der Benützungsbewilligung für alle Provisorien und für alle wegen theilweiser Beschädigung dem Verkehre zeitweise entzogenen Objecte ausdrücklich vor, weshalb die der . . . . unterstehenden Organe angewiesen werden wollen, in allen derartigen Fällen, nöthigenfalls in telegraphischem Wege, die Anzeige unter Angabe des für die Erprobung in Aussicht genommenen Termines anher zu erstatten.

Um aber der General-Inspection die Möglichkeit zu bieten, bei gleichzeitigem Einlangen vieler solcher Anzeigen zu entscheiden, bei welchem Objecte eine sofortige amtliche Besichtigung oder Prüfung unbedingt nothwendig ist, und bei welchem im Sinne des § 32 der hohen Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, eventuell die Benützungsbewilligung ohne vorherigen behördlichen Localaugenschein ertheilt werden kann, wollen die dortigen Organe weiters angewiesen werden, in ihren Anzeigen alle für die Beurtheilung des Charakters und der Grösse des Provisoriums, bezw. des Charakters und Umfanges der Beschädigung nothwendigen Angaben möglichst ausführlich zur hieramtlichen Kenntniss zu bringen.

Auch wird in jedem Falle zu berichten sein, ob das Provisorium auf Grund eines behördlich genehmigten Planes erbaut worden ist.

Wien, am 12. August 1897. **Lilienau** m. p.

---

*) Eine Abschrift dieses Erlasses erhielten zur Kenntnissnahme zugesendet: sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen, die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, die kgl. Eisenbahn-Directionen in Breslau und in Berlin.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 13. August 1897, Z. 11.058/B, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Einführung von Sicherheitsmassregeln wegen Verhütung des Anfahrens eines Zuges an einen vor dem Distanzsignale angehaltenen Zug.*)

Aus Anlass des in letzterer Zeit wiederholt vorgekommenen Anfahrens eines Zuges an einen vor dem Distanzsignale angehaltenen Zug wird die . . . . aufgefordert, zu veranlassen, dass die diesbezüglich in Betracht kommenden Instructionsbestimmungen dem gesammten Executivpersonale sogleich, sowie auch jeweils gelegentlich der periodischen Prüfung und Belehrung zur genauesten Danachachtung eingeschärft werden, und dass hiebei auf die schweren Folgen einer Nichtbeachtung dieser Vorschriften nachdrücklichst hingewiesen wird.

Unter allen Umständen wird hiebei von der instructionsgemässen Bestimmung auszugehen sein, wonach die Zugsdeckung nach rückwärts unbedingt stattzufinden hat, wenn der Zug durch ein Distanzsignal angehalten wurde, sowie auch von jener, wonach einem vor dem Distanzsignale aufgehaltenen Züge durch Umstellung des Distanzsignales auf „erlaubte Einfahrt" nur dann die Erlaubniss zum Einfahren in die Station gegeben werden darf, wenn die volle Gewissheit vorhanden ist, dass dem Zuge von der Nachbarstation kein Zug nachgefahren ist.

Wäre letzteres jedoch der Fall, so ist die Einfahrt durch einen von der Station zu entsendenden Boten zu veranlassen, während das Stationsdeckungssignal zur Sicherung des einfahrenden Zuges gegen den nachfahrenden Zug auf „Verbot der Einfahrt" bleiben muss.

Ebenso ist die genaue Einhaltung der Zeiträume, innerhalb welcher zwei Züge von einer Station abgelassen oder auf currenter Strecke ohne Blocksignale einander folgen dürfen, sowie auch die Vorschrift einzuschärfen, dass der Zugsexpedient vor der Abfahrt eines jeden Zuges den Zugs- und Maschinenführer genau über jene Züge zu verständigen hat, welche kurz vorher die Station verlassen haben.

Ferner sind dem Maschinen- und Zugsbegleitungspersonale die Pflichten während der Fahrt eines Zuges und den Strecken- und Weichenwächtern die Vorschriften über die Ueberwachung des Zugsverkehres in Erinnerung zu bringen, wobei auf die unbedingte Nothwendigkeit der Deckung von in der Fahrt begriffenen Zügen zum Zwecke der Einhaltung der vorgeschriebenen Zeitintervalle zwischen zwei Zügen besonders hinzuweisen sein wird.

Weiters ist das Executivpersonale zu verhalten, die Vorschrift für Verschiebungen genauestens zu befolgen, nach welcher beim Erwarten eines Zuges die Verschiebungen auf den von demselben zu befahrenden Geleisen mindestens 10 Minuten vor dessen Ankunft derart einzustellen sind, dass die Ein-, bezw. Durchfahrt des erwarteten Zuges unbehindert erfolgen könne, und nach welcher ferner eine Verschiebung auf diesen Geleisen innerhalb der letzten 10 Minuten vor dessen Ankunft nur dann gestattet ist, wenn es die Verkehrs- und Stationsverhältnisse unbedingt nothwendig machen und wenn die für einen solchen Ausnahmsfall vorgeschriebenen und unerlässlichen Vorsichtsmassnahmen genau beachtet werden.

Was die rechtzeitigte Einstellung der Verschiebungen beim Erwarten eines Zuges anbelangt, so wären die Verhältnisse jener Stationen, in denen ein Verschieben noch innerhalb 10 Minuten vor Ankunft eines Zuges auf dem von demselben zu befahrenden Geleise, bezw. auf der currenten Strecke und gegen den zu erwartenden Zug häufig stattfinden muss, eingehend zu studiren, und es wäre zur thunlichsten Beseitigung dieses Uebelstandes die sich eventuell als nothwendig ergebende Reconstruction, insbesondere für grössere Stationen die Herstellung von Auszugsgeleisen ins Auge zu fassen.

In Betreff der unbedingt erforderlichen Deckung der vor einem Distanzsignale angehaltenen Züge kann wohl nicht verkannt werden, dass das dadurch gegebenenfalls verursachte Zurückbleiben des Signalmannes gewisse Schwierigkeiten mit sich bringt, und wäre daher zu erwägen, ob und in welcher Weise diesen Uebelständen zumindest in Stationen, wo die Nothwendigkeit des Anhaltens der Züge mittelst des Distanzsignales erfahrungsgemäss öfter eintritt, abgeholfen werden könnte.

In dieser Richtung wird für Strecken, bezw. Linien, welche einen derart dichten Zugsverkehr besitzen, dass die rasche Zugsfolge ein Anfahren von Zügen an die vor den Distanzsignalen angehaltenen Züge befürchten lässt, die Einführung des Fahrens in Raumdistanz (Streckenblock) ins Auge zu fassen sein.

Für Linien mit weniger dichtem Verkehr, auf denen sich zwischen zwei Stationen nur zeitweise zwei Züge gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung bewegen, wäre auf andere weniger kostspielige, möglichst verlässlich functionirende Einrichtungen, wie z. B. Uebertragung der Zugsdeckung auf ständige, für diesen Zweck unweit des Distanzsignales situirte Bahnorgane, Vorsignale u. dgl., Bedacht zu nehmen.

Es wolle daher die . . . . die Verhältnisse der einzelnen Linien in dieser Hinsicht einer eingehenden Prüfung unterziehen und über das Resultat der diesbezüglichen Studien unter gleichzeitiger Bekanntgabe, in welchen Strecken und innerhalb welcher Zeit die Einrichtung des Fahrens in Raumdistanz oder andere, den localen Verhältnissen entsprechende Vorsorgen in Aussicht genommen werden wollen, bis 1. October l. J. anher berichten, um hienach das Weitere veranlassen zu können.

Wien, am 13. August 1897. **Lilienau** m. p.

---

*) In analoger Weise wurden hievon mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 13. August 1897, Z. 11.058/B, verständigt:

Die Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Betriebsdirection der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und die Direction, sowie der leitende General-Director der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg. Linie Chyrów—Stryj: Erweiterung der Station Chyrów: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 2. und 3., dann am 7. und 8. Juli 1897 Seitens der k. k. Statthalterei in Lemberg vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich Erweiterung der Stationen Gleboka, Nadyby-Wojutycze und der Ausweiche Biskowice, demzufolge der Bauconsens ex commissione ertheilt wurde, zur Kenntniss genommen und bezüglich Erweiterung der Station Chyrów den Bauconsens im Sinne der Commissionsbestimmungen und Anträge ertheilt. [E.-M.-Z. 12.375/IV.]

— (K. k. Staatsbahn-Direction Wien. Linie Wien—Eger: Project zur Errichtung einer Haltestelle.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 2. August 1897, Z. 11.282/IV, das von der Staatsbahn-Direction Wien vorgelegte Project für die Errichtung einer Haltestelle mit der Bezeichnung „Hirschbach" zwischen den Stationen Vitis und Pürbach der Linie Wien—Eger als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Project für die Ueberstellung des Einfahrtsthores der Fabrik in Kralup a. M. des Oesterr. Vereines für chemische und metallurgische Production in Aussig a. d. E.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Buschtěhrader Eisenbahn mit Eingabe vom 22. April 1897, Z. 12.348, vorgelegte Project, nach welchem Seitens des Oesterr. Vereines für chemische und metallurgische Production in Aussig a. d. E. das Einfahrtsthor seiner chemischen Fabrik in Kralup a. M. entsprechend dem Projectplane überstellt werden soll, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.194/IV.]

Localbahn Saitz-Czeicz-Göding. (Bauconsens für das geänderte Project einer Schleppbahnanlage von der Station Gross-Pawlowitz zur Zuckerfabrik.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Concessionären der Localbahn Saitz-Czeicz-Göding (Ingenieur Josef Saliger in Wien) vorgelegten Pläne für das geänderte Project einer Schleppbahnanlage von der Station Gross-Pawlowitz zur Zuckerfabrik als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Brünn ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9755/IV.]

Projectirte Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof. (Projectsgenehmigung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat anlässlich der am 28. Juni hinsichtlich des generellen Projectes für die auf Staatskosten herzustellende schmalspurige Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission den Antrag, wonach das der Amtshandlung unterzogene generelle Project der Verfassung des Detailprojectes zugrunde zu legen und die projectirte Station „Bärn" mit dem Namen „Bärn-Stadt" zu bezeichnen wäre, genehmigt. [3. August, Z. 11.920/IV.]

Projectirte Localbahn von Troppau nach Grätz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, das von der Stadtgemeinde Troppau vorgelegte Project für eine normalspurige Localbahn von Troppau nach Grätz der politischen Begehung und Trassenrevision zu unterziehen und bei dieser Amtshandlung die Lage der Station Grätz mit Rücksicht auf die offen zu haltende Möglichkeit einer Bahnfortsetzung nach Wigstadtl zu erörtern.

Montanbahn Michalkowitz-Dombrau. (Erweiterung der Wasserbeschaffungsanlage in der Station Poremba: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Wasserbeschaffungsanlage in der Station Dombrau der Montanbahnstrecke Michalkowitz—Dombrau für den 27. August anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Kortüm bestimmt. [G.-I.-Z. 11.767.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Elbe-Umschlagplatz Laube: Abänderung der bisherigen Bezeichnung.) Die bisher üblich gewesene Bezeichnung „Commercielle Agentur Laube" wurde, um Irrungen vorzubeugen, in „Eleb-Umschlagplatz Laube der Oesterr. Nordwestbahn" abgeändert.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kremsthalbahn:

12. August. Am 14. August wird in den Strecken Linz—Kremsmünster und Unterrohr—Bad Hall der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 27.335, dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ozegović, Grossgrundbesitzer in Guscerovac, für eine von der zukünftigen Station Petrovosello-Sićko der projectirten Localbahn Károlyváros - Javalie - dalmatinische Landesgrenze abzweigende und diese über Priboj, Leskovac, Babinpotok, Otočać, Brlog, Jutalovka und Vratnik in der Stadt Zéng mit dem dortigen Seehafen verbindende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 29.618, dem Budapester Civilingenieur Emil Török für eine von einem geeigneten Punkte der projectirten Strasseneisenbahn im Bereiche der königl. Freistadt Esztergom (Gran) ausgehende und diese über die dortige Donaubrücke mit der gegenüber Esztergom am linken Donauufer gelegenen Station Párkány-Nána der Hauptlinie Budapest—Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 31.634, dem Heinrich Baader, Director der Temesvárer Strasseneisenbahn-Gesellschaft, für eine von der Station Fehértemplom (Weisskirchen im Banat) der Linie Temesvár—Fehértemplom—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende,
   a) einerseits im Veraflussthale über Szászkabány und die Gemarkung der Gemeinde Bozovica bis Jablonicza, ferner
   b) von der zukünftigen Station Bozovica der Linie a) aus über Rudara bis zum Fusse des Pregradaberges, und
   c) andererseits über Szászkabánya bis Steyerlack, und
   d) von der zukünftigen Station Szászkabánya der Linie c) aus diese über Jámon mit der Knotenpunktstation Versecz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Torontáler Comitats-Localbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 32.028, der Direction der Szamosthalbahn-Actiengesellschaft Kolozsvár (Klausenburg)-Dées-Zileh und Dées-Besztercze für eine von der Station Bethlen, eventuell von der Station Somkerék-Udvarhely oder einem zwischen diesen beiden gelegenen geeigneten Punkte der gesellschaftlichen Linie Dées—Bethlen—Somkerek-Udvarhely—Beszterce abzweigende, über Kocs, Magasmart, Virágos-Berek, Magyar-Nemegye, Mititei, Szálva, Naszód, Kis-Rebra, Neposz und die Gemarkung der Gemeinde Földra bis Kis-Ilva führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 33.164, der Bauunternehmungsfirma Julius Mandel, Alexander Hoffmann und Wilhelm Quittner für eine von der Station Bikás-Vasgyár (Eisenfabrik) der Localbahn Zólyom-Brézó—Tiszolcz ausgehende und diese über Benyos, Polonka und die Gemarkung der Gemeinde Helpa mit dem Eisenwerke Pohorella-Vasgyár verbindende, eventuell bis Veresko führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 34.136, der Budapester Firma „Actiengesellschaft für elektrische Anlagen und öffentliche Bauunternehmungen" (Részvénytársaság villámos és közlekedési vállalatok) für eine von der Knotenpunktstation Nyiregyháza der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus-

gehende, sich im Bereiche der Stadt Nyiregyháza mit Benützung entsprechender Strassenzüge verzweigende und von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes aus bis zum Badeorte Sóstó führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 34.284, dem öffentlichen Notar Ludwig Szathmári und dem Advocaten Dr. Johann Darabath in Vinya für eine in Fortsetzung der als Verbindungsbahn zwischen der als Sackbahn endigenden Linie Valkány—Varjás und der Linie Budapest—Arad—Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen projectirten Linie Varjás—Vinya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73, Vorconcession Post 2) von der Station Vinya ausgehende und diese über Szécsány und Murány in der Station Bruckenau mit der Localbahn Temesvár-Józsefváros—Radna-Lippa verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
8. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 37.999, dem Budapester Einwohner Georg Lung, Präsident des Familienhäuser-Bauvereines in Szent-Mihály, für eine von einem geeigneten Punkte der Localbahn Budapest-Czinkota abzweigende, bis zur Kis-Szent-Mihályer Cottageanlage führende normal-, eventuell schmalspurige Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb auf die Dauer eines Jahres.
9. Mit Erlass vom 3. Juli, Z. 38.401, dem Budapester Civilingenieur Emil Török und dem Gutsbesitzer Hermann Basch in Csantavér
   a) für eine im Bereiche des Comitates Bács-Bodrog von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin und zukünftigen Endstation der projectirten Localbahnen Apatin-Gombos und Apatin—Verbász-Kula—Ó-Becse—Török-Becse ausgehende und diese über Kupuszina in der Station Zombor mit der Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Baja verbindende,
   b) für eine in Fortsetzung der Linie a) diese von Zombor aus über Csonoplya, Kernyája, Ó-Moravicza und die Gemarkung der Gemeinde Pacsér in der Station Csantavér mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende,
   c) für eine in Fortsetzung der Linien a) und b) diese, beziehungsweise die Donaustation Apatin in der Station Zenta mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zenta der Bács-Bodroger Comitatsbahnen und der gleichnamigen Theissstation verbindende

   schmal-, eventuell normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Arvathalbahn Kralován—ungar.-österr. Landesgrenze bei Suhahora. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 81 vom 7. Juli verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Arvathalbahn Kralován—ungar.-österr. Landesgrenze bei Suhahora (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1894, Vorconcession Post 1). Concessionswerberin für diese von der Station Kralován der Hauptlinie Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehenden, über Alsó-Kubin und Turdosin im Arvathale zur ungar.-galiz. Landesgrenze nächst Suhahora führenden Linie ist die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu betreibenden, 71 km langen Linie sind mit 3,570.000 fl., d. i. 50.282 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 100.000 Gulden für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt (vergl. Financirungsmodalitäten Vrdgs.-Bl. Nr. 79).

Als Stationen sind im Bereiche der neuen Linie herzustellen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Kralován der Linie Csácza—Kassa, auch Maschinen- und Heizhausstation der neuen Linie;
2. Fárnicza, Station für den Gesammtverkehr;
3. Nagyfalu, Verladebahnhof und Station für Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
4. Alsó-Kubin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Arva-Váralja, Station für den Gesammtverkehr;
6. Dlulja, Station für den Gesammtverkehr;
7. Podbjel, Verladebahnhof und Station für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
8. Turdosin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
9. Trsztena, Station für den Gesammtverkehr;
10. Ljeszek, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
11. Suhahora, Endstation für den Gesammtverkehr, Heizhaus und Maschinenstation.

Projectirte Localbahnen Ó-Becse—Titel und Klissza-Ujvidék (Neusatz). (Ausführungsbeschluss, Länge und Baukosten.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrog haben den Ausbau der projectirten Localbahn Ó-Becse—Titel und einer von dieser ausgehenden Flügelbahn Klissza-Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession 2, a b) beschlossen. Die Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden 104·1 km langen Linie sind mit 3,540.000 fl., d. i. 33.912 fl. per laufendes Kilometer bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 260.250 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Jene Theilstrecke der Flügelbahn, welche vor der Einmündung in die Station Ujvidék mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony (Semlin)—Belgrad parallel lauft, ist als erstclassige Strecke zu erbauen, damit in dem Falle, als die Staatsbahnhauptlinie auf Doppelgeleise eingerichtet werden sollte, dieses Endstück des gesellschaftlichen Schienenstranges der Staatsbahn als zweites Geleise überlassen werden könne, wogegen der Gesellschaft das Recht eingeräumt wird, gegen Ersatz des Kostenunterschiedes die Fortsetzung ihres Schienenstranges zum Behufe directer Einmündung in die Station Ujvidék in entsprechender Entfernung von der Hauptlinie als drittes Geleise zu erbauen. Die Linie Ó-Becse—Ujvidék ist eine Fortsetzung der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zenta—Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitatsbahnen und wird, in radialer Richtung parallel zum rechten Theissufer führend, in der zukünftigen Donau-Theiss-Umschlagstation Titel einmünden und von der zukünftigen Station Klissza aus durch eine gegen Westen führende Flügelbahn in der Station Ujvidék mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony—Belgrad verbunden werden.

Projectirte Localbahn Jászberény—Süly-Sáp. (Ausführungsbeschluss, Länge und Kostenbemessung.) Die Interessenten der Comitate Jász-Nagy-Kun-Szolnok und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun haben den Bau der Theilstrecke Jászberény—Süly-Sáp der projectirten Localbahn Süly-Sáp—Jászberény—Heves—Poroszló (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47, Vorconcession Post 1, a, b, c) beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 1,061.000 fl. bemessen. Die von der Station Süly-Sáp der Hauptlinie Budapest—Arad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie wird diese über Köka, Tót-Almás, Szent-Lörincz-Káta und Jász-Felsö-Szent-György in der Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Szolnok der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden und vorläufig am derzeit kürzesten Wege den Verkehr zwischen dem Jászberényer Productionsgebiete und Budapest und nach Ausbau der geplanten Fortsetzungslinie bis Poroszlo mit der Theiss herstellen. Die Theilstrecke Jászberény—Jász-Apáti—Heves—Poroszló wird schliesslich von Jászberény aus die Linie Hatvan—Szolnok in der Station Jász-Apáti mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Ujszász—Jász-Apáti, in der Station Heves mit der Mátraer Localbahnlinie Kis-Ujszállás—Kaál-Kapolna und in der Station Poroszló mit der Linie Debreczen—Poroszló—Füzes-Abony verbinden.

Projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb in Budapest. (Ausführungsbeschluss und Kostenvoranschlag.) Nachdem die Budapester Communalverwaltung vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung sich im Principe für die Ausführung einer 4·7 km langen Kabelbahn mit Dampf- oder elektrischem Betrieb aussprach, welche vom Christinenstädter Hauptplatze (II. Stadtbezirk Ofen) aus nach Unterfahrung des Südbahnhofes auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) projectirt ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1896), haben nach Ueberwindung der bestandenen Hindernisse die Concessionswerber sich zur Ausführung des Baues entschieden, dessen nunmehr sichergestellte Kosten mit 2,792.000 fl., das ist 594.044 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen sind.

Localbahn Büd-Szent Mihály—Tisza-Lök. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 30. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Ladislaus Halászy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der

Localbahn Büd-Szent Mihály—Tisza-Lök (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 32) statt. Nachdem die Commission die Bauausführung und die Einrichtung der neuen Linie entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes. Die 7·8 km lange Linie Büd-Szent Mihály—Tisza-Lök ist eine Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Debreczen—Büd-Szent Mihály und verbindet von Tisza-Lök aus als Anschlussbahn an die vorbenannte Linie den Knotenpunkt Debreczen am kürzesten Wege mit der Theiss.

Localbahn Temesvár-Modos. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 30. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Pap des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Temesvár-Módos (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1896) statt. Nachdem die Commission die Bauausführung und die Einrichtung der genannten Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 1. August aufgenommen wurde. Die 52 km lange Linie Temesvár-Módos zweigt von der Station Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese über die Gebiete der Comitate Temes und Torontál in südöstlicher Richtung in der Station Módos mit der Linie Nagy-Becskerek—Szécsány—Zsombolya (Hatzfeld) der Torontáler Localbahnen. Nachdem der kgl. ungarische Handelsminister die seinerzeit von den Concessionären nachgesuchte Bewilligung zu einer Fusion mit dem Torontáler Betriebsnetze nicht ertheilte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62), hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen deren Betrieb übernommen.

Projectirte Localbahn Szatmár-Fehérgyarmat. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat eine neuerliche politisch-administrative Begehung der concessionirten Localbahn Szatmár-Fehérgyarmat (vergleiche Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 90) angeordnet, bei welcher Gelegenheit insbesondere die Frage der Verlegung des Ausgangspunktes der Linie in Verhandlung gezogen werden wird, die, anstatt wie ursprünglich bestimmt, von der Station Szatmár ausgehend, nun von der nächst Szatmár gelegenen Haltestelle Batiz-Vasvári der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Szatmár—Nagybánya abzweigen soll, ferner die Umgestaltung der bisherigen Haltestelle Batiz-Vasvári in eine Station für den Gesammtverkehr, als im Zusammenhange mit dem neuen Projecte stehend.

Projectirte Localbahn Szépes-Bela—Jurgo—Landesgrenze nächst Neumarkt. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Szépes-Béla-Barlangliget—Jurgo—ungar.-galiz. Landesgrenze nächst Neumarkt (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1895) angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Station Szépes-Béla-Barlangliget der Flügelbahn Poprád-Felka—Podolin der Hauptlinie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigen und im Bereiche des Comitates Szépes (Zips) bis zur ungar.-galizischen Landesgrenze nächst Neumarkt führen.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Debreczen nach Nagyvárad (Grosswardein). (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der zwischen den Städten Debreczen und Nagyvárad zu erbauenden Localbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1896, Vorconcession Post 3) angeordnet. Die 60 km lange normalspurige Linie wird, die Comitate Hajdu und Bihar durchschneidend, sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr eingerichtet werden und sich an die gleichfalls elektrisch betriebenen Strassenbahnnetze von Nagyvárad und Debreczen anschliessen. Die derzeit vier Stunden betragende Fahrzeit zwischen Nagyvárad und Debreczen wird auf 1 Stunde 20 Minuten reducirt werden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ertheilung der Bewilligung zur Benützung der Franz Josef-Staatsbrücke.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft die Bewilligung ertheilt, von der bereits concessionirten Linie am Donauquai (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896), und zwar vom Vámház (Zollamtsgebäude) aus eine Linie über die Franz Josef-Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41) zu legen, an deren rechtsuferseitiges Ende das im Bereiche der rechtsuferseitigen Stadtbezirke projectirte Betriebsnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1893 und Nr. 32 ex 1894) seinen Anschluss finden wird. Durch die Franz Josef-Brückenlinie wird das bereits bestehende, bisher ausschliesslich auf die linksuferseitigen Bezirke beschränkte Gesammtnetz der Gesellschaft mit den Ofner Bezirken verbunden werden, nach deren Bereich derzeit nur als einzige Bahnverbindung der über die Margarethenbrücke gelegte Schienenstrang der Strasseneisenbahn-Gesellschaft führt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Concessionirung der Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlichte die Concessionsurkunde (vom 10. Mai) betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahnstrecke von Kaltenkirchen nach Bramstedt durch die Altona—Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke, sowie zur gleichzeitig zu bewirkenden Verstärkung des Oberbaues und Aenderung ungünstiger Krümmungsverhältnisse der alten Bahnstrecke behufs Uebergangs von Wagen der Haupteisenbahnen erforderliche Baucapital wird auf den Betrag von 760.000 Mk. festgesetzt. Hievon soll der Betrag von 660.000 Mk. durch Ausgabe neuer Actien, der Rest im Wege der Anleihe aufgebracht werden. Das Anlagecapital der Gesellschaft erhöht sich hiedurch auf den Betrag von 1,860.000 Mk. Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke, sowie die Vollendung des Umbaues der alten Bahnstrecke muss längstens binnen $1^1/_2$ Jahren nach Ertheilung dieser Concession erfolgen.

— (Eisenbahnunfälle im Monate Juni.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juni vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	15
	in Stationen	15
Zusammenstösse	auf freier Bahn	2
	in Stationen	16
sonstige Betriebsunfälle		144
	zusammen	192

Die Betriebslänge betrug 39.647 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28,418.895, so dass je ein Unfall auf 202 km Betriebslänge oder auf 148.015 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	9	29
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	26	73
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	5
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	13	10
zusammen	48	117

Preussen. (Herstellung und Unterhaltung von Privat-Anschlussgeleisen.) Es ist in Frage gekommen, ob Geleise, die innerhalb des Bahnhofes einer dem Gesetze vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn auf Antrag von Privaten und eventuell auch für deren Rechnung zur Verbindung von vermietheten Lager- und Ladeplätzen, Schuppen u. s. w. mit bestehenden Bahnhofsgeleisen hergestellt und von der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung bedient werden, als Privat-Anschlussbahnen im Sinne der §§ 43 ff des Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892 anzusehen seien. Das erwähnte Gesetz bietet keine Handhabe dafür, derartige Geleise, welche im Verkehrsinteresse behufs besserer Ausnützung des Bahnhofsgeländes angelegt werden, nunmehr anders zu behandeln, als vor Erlass des Gesetzes. Sie sind vielmehr nach wie vor als Erweiterungen der bestehenden Eisenbahnanlagen anzusehen und zu behandeln, deren Genehmigung nach § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten, bezw. von den seinerseits zur Vornahme unerheblicher Geleiseänderungen allgemein ermächtigten Eisenbahnbehörden zu ertheilen ist. Für eine landespolizeiliche Prüfung würde in diesen Fällen nur aus Gründen, die ausserhalb der besonderen Bestimmungen des Kleinbahngesetzes liegen, Raum gegeben sein. Der Minister hat daher die kgl. Eisenbahn-Commissäre und Eisenbahn-Directionen veranlasst, dafür Sorge zu tragen, dass künftig derartige Geleise als Theile der Bahnhofs-

geleise, wie diese selbst, von der Eisenbahn-Verwaltung als ihr Eigenthum hergestellt und unterhalten werden, und das Rechtsverhältniss bei Abschluss der Verträge durch geeignete Bestimmungen über den Ersatz der Anlage-, bezw. Unterhaltungskosten und die etwaige Aufhebung der Geleise klargestellt wird.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen.) Das zweite Heft des Jahrganges 1897 der „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches“ enthält eine Darstellung des Verkehres auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1872 bis 1895, d. h. der Entwicklung der Schiffahrt an den Hauptverkehrspunkten der deutschen Ströme während dieses Zeitraumes. Im Allgemeinen waren 1895 die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse der Schiffahrt auf den deutschen Wasserstrassen nicht günstig, aber trotzdem ist der Wasserverkehr an den meisten Punkten gegen die Vorjahre nicht erheblich zurückgegangen, zum Theil sogar noch gestiegen.

In Breslau ist der Güterverkehr auf der Oder im Ganzen (d. h. Eingang, Ausgang und Durchgang zusammengerechnet) von 479.000 t im Jahre 1885 auf 1,612.000 t im Jahre 1894 gestiegen und dann 1895 auf 1,410.000 t zurückgegangen.

In Hamburg sind auf der Oberelbe bei Entenwärder zu Berg durchgegangen 1895 1,940.000 t Güter gegen 1,927.000 t 1894 und 1,550.000 t 1891, zu Thal 1,626.000 t gegen 1,745.000 t 1894 und 1,748.000 t 1891.

Beim Ueberschreiten der deutsch-österreichischen Zollgrenze in der Nähe von Schandau sind auf der Elbe durchgegangen zu Berg (Ausfuhr nach Oesterreich) 1895 2,323.000 t Güter gegen 2,294.000 t 1894 und 2,305.000 t 1891, zu Thal (Einfuhr aus Oesterreich) 1895 2,208.000 t gegen 2,683.000 t 1894 und 2,496.000 t 1891 (ohne das Flossholz).

In Berlin sind auf der Spree angekommen zu Berg 1895 2,753.000 t Schiffsgüter gegen 2,715.000 t 1894 und 2,759.000 t 1891, zu Thal 1895 1,888.000 t gegen 1,820.000 t 1894 und 2,018.000 t 1891; in diesen Zahlen ist der Wasserverkehr der Vororte nicht enthalten, der in den letzten Jahren stark zugenommen hat, da die Lösch- und Ladevorrichtungen in Berlin selbst zum Theil eingehen und nach den Vororten verlegt werden mussten.

Der Güterverkehr auf dem Rhein an der holländischen Grenze bei Emmerich bezifferte sich beim Durchgang zu Berg (der Einfuhr aus Holland) 1895 auf 4,880.000 t gegen 4,766.000 t 1894 und 3,247.000 t 1891, beim Durchgang zu Thal (der Ausfuhr nach Holland) 1895 auf 3,048.000 t gegen 3,142.000 t 1894 und 2,917.000 t 1891.

In Ruhrort sind auf dem Rhein abgegangen zu Berg 1895 1,964.000 t, 1894 2,003.000 t und 1891 1,365.000 t, zu Thal 1895 1,737.000 t, 1894 1,710.000 t und 1891 1,572.000 t; hier werden fast ausschliesslich Steinkohlen verladen.

In Mannheim, dessen Hafen als Stapelplatz für den Güterverkehr zwischen dem unteren Rhein einerseits und Süddeutschland und Oesterreich andererseits grosse Bedeutung hat, sind auf dem Rhein zu Berg angekommen 1895 2,436.000 t Güter gegen 2,662.008 t 1894 und 1,916.000 t 1891, und zu Thal abgegangen (ohne Flossholz) 1895 365.000 t gegen 420.000 t 1894 und 353.000 t 1891.

— (Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal.) Während des Etatsjahres vom 1. April 1896 bis 31. März 1897 haben, nach der „Z. d. V. D. E.-V.“, den Kaiser Wilhelm-Canal im Ganzen befahren 19.960 abgabepflichtige Schiffe mit einem Raumgehalt von 1,848.458 Registertonnen netto, wovon 13.244 Schiffe mit einem Gesammt-Raumgehalt von 1,482.119 Registertonnen beladen waren, die übrigen in Ballast oder leer fuhren. Unter der Gesammtzahl der Schiffe befanden sich 8287 Dampfschiffe mit einem Raumgehalt von 1,407.435 Registertonnen; davon gehörten regelmässigen Linien an 3144 mit zusammen 351.139 Registertonnen. Von den Dampfschiffen hatten einen Netto-Raumgehalt von über 1500 Registertonnen 32, von über 1000 bis 1500 Registertonnen 75 und von über 600 bis 1000 Registertonnen 383, während von den Segelschiffen nur 13 einen Raumgehalt von über 400 Registertonnen und 693 einen solchen von 100 bis 400 Registertonnen hatten. An Canalabgaben sind 928.399 Mk. und an Gebühren im Ganzen (einschliesslich der Schleppgebühren u. s. w.) 1,007.969 Mk. erhoben worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CL. Stückes.) Das am 5. August herausgegebene CL. Stück enthält unter

Nr. 3345: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 1. August 1897, Z. 14.668, betreffend das Verbot der Ausfuhr, des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Klauenthieren im Bezirke Suczawa.

— (Inhalt des CLI. Stückes.) Das am 7. August herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3346: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 26. Juli 1897, Z. 97.887/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Zvornik und eines Theiles des Bezirkes Srebrenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3347: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 29. Juli 1897, Z. 100.043/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Srebrenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3348: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. August 1897, Z. 122.527, betreffend die Bestimmung der Städte Nachod und Strakonitz als Consumorte für lebende Schweine und Wiederkäuer.

Nr. 3349: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. August 1897, Z. 123.059, betreffend die Bestimmung der Station Nachod als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 3350: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. August 1897, Z. 72.898, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des CLII. Stückes.) Das am 11. August herausgegebene CLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3351: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. August 1897, Z. 122.901, betreffend die Bestimmung der Stadt Komotau als Consumort für lebende Schweine und Wiederkäuer.

— (Inhalt des CLIII. Stückes.) Das am 12. August herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3352: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 31. Juli 1897, Z. 99.756/I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3353: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 7. August 1897, Z. 11.626, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe aus dem Küstenlande.

Nr. 3354: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 5. August 1897, Z. 21.353/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem Küstenlande.

— (Inhalt des CLIV. Stückes.) Das am 14. August herausgegebene CLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3355: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 5. August 1897, Z. 103.587/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Bosnisch-Novi gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CLV. Stückes.) Das am 16. August herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3356: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. August 1897, Z. 16.878, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Galizien.

Nr. 3357: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 11. August 1897, Z. 16.841, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus der Bukowina.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den Dr. Wilhelm Freiherrn von Berger von den ihm übertragenen Functionen eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn enthoben. [E.-M.-Z. 1942.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Im Nachtrag VIII zum Tarife Theil II, Heft 2, giltig vom 1. September 1897, ist zu berichtigen:

Seite 5, Schnitt-Tafel B, bei Pilsen-Skodawerke der Frachtsatz von 8·52 auf **0·52** Mark,

Seite 9, Hannsdorf, Schnitt III von 1·53 auf **1·47** Mark pro 100 kg.

Wien, am 17. August 1897. [594]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 94 vom 14. August 1897, Pos. 577, mit 1. September 1897 zur Einführung gelangenden Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina sind auf Seite 14 nachstehende Frachtsätze vom Schnittpunkte zu berichtigen, und zwar:

im Verkehre

nach Jezierna . . . . von 111 h auf **110** h

nach Kolomea . . . von 24 h auf **124** h

Ferner sind im Verkehre von der Station Imielin auf Seite 13 die Frachtsätze bis zum Schnittpunkte (Gruppe B):

beim Course a):

von 26·4 h . . . . auf **20·7** h

und beim Course b)

von 25·9 h . . . . auf **20·5** h

desgleichen die Frachtsätze von Imielin nach Swoszowice auf Seite 17:

beim Course a):

von 41·5 h . . . . auf **39·5** h

und beim Course b)

von 41·3 h . . . . auf **39·3** h

richtig zu stellen.

Weiters ist auf Seite 14 die Station „Itzkany" mit dem Frachtsatze von 148 h entsprechendenorts einzureihen und auf Seite 15 der Stationsname Suczawa mit dem Frachtsatze von 148 h zu streichen.

Endlich ist auf Seite 20 „Itzkany" entsprechendenorts in der Colonne Schnittpunkt I mit 766 km nachzutragen, dagegen Suczawa auf Seite 21 sammt den Kilometern zu streichen.

Wien, am 16. August 1897. [595]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung von Lieferzeit-Zuschlagsfristen.

Die in der Kundmachung vom 3. August 1897 (Verordnungs-Blatt Nr. 90) vorbehaltlich hochortiger Genehmigung veröffentlichten Lieferzeit-Zuschlagsfristen für die über die Hilfsrouten Bodenbach—Mittelgrund—Tetschen und Tetschen—B.-Leipa beförderten Güter von fünf Tagen für Frachtgut und zwei Tagen für Eilgut wurden durch Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. August 1897, Z. 7329/III, bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Behebung der die Einrichtung dieser Hilfsrouten bedingenden Verkehrsstörungen genehmigt.

Prag, am 17. August 1897. [596]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtsatz für frische Blumen als Eilgut mit Schnellzügen von Peri trs. nach München C. B.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 kommt für Sendungen frischer Blumen aus Italien nach München Centralbahnhof bei Beförderung mit Schnellzügen rücksichtlich der Strecke Peri trs.—München C. B. der Eilgutschnittsatz von Frcs. 105·15 pro Tonne = 1000 kg zur Anwendung.

Wien, am 14. August 1897. [597]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der General-Direction der kgl. Bayerischen Staateisenbahnen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1897 tritt eine Neuauflage des Elbe-Umschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 in Kraft.

Derselbe enthält die Nachträge I—VII des Tarifes vom 1. Jänner 1893, die inzwischen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirten Frachtermässigungen, sowie anderweite Ergänzungen und Berichtigungen.

Erschwerungen und Frachterhöhungen treten erst mit 1. October a. c. in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von fl. 1·30 oder Mk. 2·20 pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. August 1897. [598]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. September 1897 treten die Nachträge V zu den Tarifheften 1, 4 und 5, und VII zu den Tarifheften 2 und 3 in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten insbesondere neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide), 5 d (Kleie) und 13 a (Eisen und Stahl).

Soweit die neuen Frachtsätze höher sind als die bisherigen, gelten solche erst vom 1. October 1897 ab.

Ferner treten mit 1. September 1897 die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide), 5 e (Mais) und 6 (leere Säcke) für den Verkehr mit den Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker, Bacs-Bodroger, Puszta-Tenyő—Kun-Szt. Mártoner und Kun-Szt. Márton—Szenteser Localbahnen ausser Kraft.

Abdrücke dieser Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 18. August 1897. [599]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass.

Nachtrag II zum Tarife.

Mit 1. October 1897 gelangt zu dem ab 1. März 1896 giltigen Tarife für den angeführten Personenverkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Aenderung der Fahrpreise für die auf den Seiten 38—40 des Haupttarifes angeführten Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. August 1897. [600]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 2.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt im obbenannten Verbande ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von
a) Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz;
b) Mühlenfabrikaten aus Getreide und Hülsenfrüchten;
c) Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl etc.;
d) gebrauchten leeren Säcken;
e) Weizen, Roggen, Gerste etc.
zur Seeausfuhr in Kraft, durch welches Tarifheft der gleichnamige Tarif vom 1. November 1893 nebst den Nachträgen I—VI und „Anhang“ ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von fl. 1.20 per Stück erhältlich.

Budapest, am 13. August 1897. [601]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Ermässigung von Frachtsätzen für einige Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen.

Mit Giltigkeit vom 20. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für Kohlensendungen von hierseitigen Stationen und den Stationen Bilin, Brüx, Ladowitz und Trupschitz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach folgenden Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von	Nach				
	Gutwasser	Hořenowes	Hořic	Sadova-Dohalitz	Třebovětz
	Kronen für 10.000 Kilogramm				
1. Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn:					
Brüx	99	109	99	114	104
Dux	99	107	99	112	104
Franz Josef-Stollen	99	106·2	99	111·2	104
Holtschitz-Seestadtl	99	110	99	115	104
Karbitz	99	101	99	106	104
Komotau	99	110	99	115	104
Mariaschein	99	102·4	99	107·4	104
Schönfeld	99	100·2	99	105·2	104
Schwaz-Kuttowitz	99	107	99	112	104
Teplitz	99	104·6	99	109·6	104
Triebschitz	99	109·6	99	114·6	104
Türmitz und Prödlitz Ladepunkt	99	99·8	99	104·8	104
Ullersdorf	99	106·2	99	111·2	104
2. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:					
Bilin	99	107·8	99	112·8	104
Brüx	99	109	99	114	104
Ladowitz	99	107	99	112	104
Trupschitz	99	110	99	115	104

Hiedurch werden die Frachtsätze bis und vom Schnittpunkte für die gleichen Relationen im Tarife vom 1. März 1894 aufgehoben.

Teplitz, am 17. August 1897. [602]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1507	Südbahn-Gesellschaft		Staubkohle	Trifail	Fonyód fürdötelep	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife (Theil II)	76	69	7	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ung. Steuer und Mgb.		Heller			
1508	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte der Pos. M. 4 des Tarifes, Theil I	Werndorf	Puntigam	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	20	14	6	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Mgb.		Heller			
1509	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide der Pos. G—13 des Tarifes, Theil I	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwestösterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II Heft 1 vom 1. Juli 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze werden auch in jenem Falle angewendet, wenn die Sendungen in einem der Lagerhäuser, welche in den Reexpeditions-Tabellen im „Anhang" Theil I und II zu den Tarifen des Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes für die betreffende Relation aufgenommen sind, eingelagert und innerhalb der normirten Frist auf Grund des im vorberegten Verbande bestehenden directen Tarifes reexpedirt werden

Frachtsatz pro 100 kg in Hellern inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer

Von \ Nach	Bozen-Gries	Bruck a. d. M.	Cilli	Görz	Graz S.B. (d. v.)	Hall	Innsbruck	Jenbach	Kalsdorf	Klagenfurt	Kranichsfeld	Laibach	Leibnitz	Leoben	Marburg	Paternion-Feistritz	Peraegg	Puntigam	Rovereto	Schwaz	Spital a. d. Drau	Trient (Trento)	Villach	Wildon
Báttaszék	349	227	175	237	196	—	—	—	186	232	160	—	171	235	165	256	221	191	367	·	267	361	251	175
Hidas-Bonyhád	338	216	164	226	185	350	350	350	175	221	149	223	160	224	154	245	210	180	356	350	256	350	240	164
Morágy	344	222	170	232	191	356	356	356	181	227	155	229	166	230	160	251	216	186	362	356	262	356	246	170
Szászvár-Máza	333	211	159	221	180	345	345	345	170	216	144	—	155	219	149	240	205	175	351	345	251	345	235	159

1510 — Oesterr. Nordwestbahn — Betheiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Der im Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. November 1896 für Hohlglaswaaren etc. enthaltene Ausnahmetarif Nr. 16 findet bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897, im Verkehre von Neusattl B.E.B. nach Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen-/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz auch dann Anwendung, wenn den Hohlglaswaaren behufs Completirung der Sendungen Drahtglas und Stanzglas zugeladen wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
1511	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Ziegel der Position Z·1 laut Tarif-Theil I	Piedmeritz	Trautenau	Unter Aufrechthaltung der laut Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Ausnahmetarif 3 bestehenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	17·5	15·8	1·7	Im Kartirungswege		
					Trübenwasser				18·6	16·9	1·7			
					Freiheit-Johannisbad				19·6	18·0	1·6			
										Heller a) b)				
1512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	P o t t a s c h e	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Brüx A.T.E.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	150 —		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Eisenstein					200 148				
					Furth i. W.					182 136				
					Kosten					163 136				
					Pilsen					134 102				
					Radnitz					150 118				
					Rudig					158 120				
					Scheles					164 124				
					Schüttenhofen					182 136				
					Taus					170 128				
					Teplitz-Waldthor					163 136				
				Kolin (Oe.N.W.B.)	Budweis					170 128				
										Cts.				
1513	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		K o r k a b f ä l l e	Bregenz transit	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 25. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif	Besteht keiner	189		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille oder von Toulon provenire n
				Buchs transit						189				
				Lindau transit						189				
1514	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

V o n	Bregenz transit Lindau transit	Buchs transit	St. Margrethen transit	Romanshorn	Aarau	Basel	Burgdorf	Delémont (Delsberg)
	N a c h							
	Centimes für 100 Kilogramm							
Lemberg	519	519	524	549	649	607	722	671
Tarnów	435	435	440	465	565	523	638	587
Wieliczka	414	414	419	444	544	502	617	566

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:
a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits der genannten Uebergangspunkte gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;
b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich nach Bregenz t r a n s i t, Buchs t r a n s i t, Lindau t r a n s i t oder St. Margrethen t r a n s i t zu lauten.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
65	136 vom 26. November 1896	2046	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn - Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Kozy	Vom 1. September 1897 wird zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahme-Tarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. Ostrau-Friedlander Eisenbahn der in der Rubrik 11 angeführte Nachlass pro 100 kg wie folgt abgeändert:	
						a) Radzionkaugrube, Ludwigsglückgrube		a) von 1·6 **Kreuzer auf 0·6 Heller**	
						b) Karsten-Centrumgrube		b) „ 1·6 „ „ 0·4 „	
						c) Beuthen O.S.E., Zabrze-Coaksanstalt, sämmtl. Schächten der Königin Louisegrube, Brandenburggrube, Redensblickschacht der Florentinegrube		c) „ 1·6 „ „ 0·7 „	
						d) Schmiederschacht, Ludwigsglück		d) „ 1·6 „ „ 0·5 „	
						e) Hohenzollerngrube, Clara- u. Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Bobrek, Emmagrube		e) „ 1·6 „ „ 0·8 „	
						f) Köhlerschacht der Lythandragrube, Paulusgrube		f) „ 1·6 „ „ 1·0 „	
						g) Zabrze, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube		g) „ 1·6 „ „ 1·1 „	
						h) Borsigwerk		h) „ 1·6 „ „ 0·1 „	
						i) Morgenroth		i) „ 1·6 „ „ 1·6 „	
						k) Deutschlandgrube, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasseeschacht d. Fannygrube, Maxgrube		k) „ 1·6 „ „ 1·3 „	
						l) Cleophasgrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Georggrube, Myslowitz, Myslowitzgrube		l) „ 1·6 „ „ 1·7 „	
						m) Kattowitz		m) „ 1·6 „ „ 2·3 „	
						n) Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Nikolai		n) „ 1·6 „ „ 1·2 „	
						o) Karolinegrube O.S.E., Waterloo, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Bradegrube, Augustensfreudegrube		o) „ 1·6 „ „ 1·5 „	
						p) Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)		p) „ 1·6 „ „ 1·4 „	
						qu) Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)		qu) „ 1·6 „ „ 1·8 „	
						r) Brzecinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube und Karlssegengrube		r) „ 1·6 „ „ 2·9 „	
						s) Imielin		s) „ 1·6 „ „ 3·1 „	
						t) Susannaweiche (Jakobgrube), Beatenglückgrube, Hoymgrube		t) „ 1·6 „ „ 2·1 „	
						u) Emanuelsegen,		u) „ 1·6 „ „ 2·6 „	
						v) Orzesche, Lazisk, Gottmitunsgrube		v) „ 1·6 „ „ 2·5 „	
						w) Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube		w) „ 1·6 „ „ 2·2 „	
						x) Czernitz, vereinigte Charlottegrube		x) „ 1·6 „ „ 0·3 „	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
66	136 vom 26. November 1896	2047	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn - Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Kenty	Vom 1. September 1897 wird zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahme-Tarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn der in der Rubrik 11 angeführte Nachlass pro 100 kg wie folgt abgeändert:	
						a) Deutschlandgrube, Maxgrube		a) von 4 **Kreuzer** auf 6·1 **Heller**	
						b) Cleophasgrube, Karolinegrube R.O.U.E.		b) „ 4 „ „ 6·5 „	
						c) Karolinegrube O. S. E., cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)		c) „ 4 „ „ 6·3 „	
						d) Brzecinka		d) „ 4 „ „ 7·7 „	
						e) Susannaweiche (Jacobgrube		e) „ 4 „ „ 6·9 „	
						f) Emanuelsegen		f) „ 4 „ „ 7·4 „	
67	136 vom 26. November 1896	2048	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn - Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Andrychau	Vom 1. September 1897 werden zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahme-Tarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn die in der Rubrik 11 angeführten Nachlässe pro 100 kg wie folgt abgeändert:	
						a) Beuthen O.S.E.		a) von 2·0 **Kreuzer** auf 1·5 **Heller**	
						b) Cleophasgrube		b) „ 1·5 „ „ 1·5 „	
						c) Clara- u. Valentinschacht der Wolfganggrube		c) „ 2·0 „ „ 1·6 „	
						d) Deutschlandgrube, Maxgrube		d) „ 2·0 „ „ 2·1 „	
						e) Kattowitz		e) „ 2·0 „ „ 3·1 „	
						f) Karolinegrube O.S.E.		f) „ 1·5 „ „ 1·3 „	
						g) Karolinegrube R.O.U.E.		g) „ 2·0 „ „ 2·5 „	
						h) Georggrube		h) „ 3·0 „ „ 4·5 „	
						i) cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)		i) „ 2·0 „ „ 2·6 „	
						k) Myslowitz		k) „ 3·5 „ „ 5·5 „	
						l) Brzecinka, cons. Wandagrube		l) „ 3·0 „ „ 5·7 „	
						m) Imielin		m) „ 1·5 „ „ 2·9 „	
						n) Susannaweiche (Jacobgrube)		n) „ 1·5 „ „ 1·9 „	
						o) Emanuelsegen		o) „ 1·0 „ „ 1·4 „	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
68	136 vom 26. November 1896	2049	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Wadowice	Vom 1. September 1897 werden zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn die in der Rubrik 11 angeführten Nachlässe pro 100 kg wie folgt abgeändert:	
						a) Paulusgrube		a) von 6·5 **Kreuzer** auf 10·8 **Heller**	
						b) Königshütte		b) „ 6·5 „ „ 10·9 „	
						c) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube		c) „ 7·5 „ „ 12·9 „	
						d) Deutschlandgrube		d) „ 7·0 „ „ 12·1 „	
						e) Cleophasgrube		e) „ 6·5 „ „ 11·5 „	
						f) Laurahütte		f) „ 7·5 „ „ 13·1 „	
						g) Karolinegrube O.S.E.		g) „ 7·0 „ „ 12·3 „	
						h) Karolinegrube R.O U.E., Georggrube		h) „ 7·5 „ „ 13·5 „	
						i) cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)		i) „ 7·5 „ „ 13·3 „	
						k) cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)		k) „ 6·0 „ „ 10·6 „	
						l) Susannaweiche (Jakobgrube)		l) „ 5·0 „ „ 8·9 „	
						m) Emanuelsegen		m) „ 3·5 „ „ 6·4 „	
						n) Bradegrube		n) „ 4·0 „ „ 6·3 „	
69	27 vom 6. März 1897	677	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Andrychau	Vom 1. September 1897 wird zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn der in der Rubrik 11 angeführte Nachlass pro 100 kg wie folgt abgeändert:	
						a) Emanuelsegen		a) von 2·4 **Heller** auf 1·8 **Heller**	
						b) cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)		b) „ 2·4 „ „ 0·7 „	
70	148 vom 24. December 1896	2683	Oesterr. Nordwestbahn	Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, mit Ausnahme der Station Kleinschwechat	Abänderung gilt ab 1. September 1897 und erstreckt sich auf Rubrik 5, in welcher nunmehr der citirte Tarif vom 1. September 1897 anzusetzen ist, und auf Rubrik 8, welche nunmehr zu lauten hat: Niederschlesischer Steinkohlen- etc. Tarif nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc., Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn u. Südbahn-Gesellschaft vom 1. September 1897	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten **Holzmaterialien,** und zwar:

358·682 m³ Extrahölzer aus Lärchenholz,
256·72 m³ Brückenhölzer,
784·00 m³ hartes Schnittholz für Wagenbau,
1671·95 m³ weiches " " "
135·63 m³ Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern,
18570·00 Rm. Schwartenholz (Brennholz).
7000·00 hl Holzkohle aus weichem Holze,

ferner des Bedarfes an Oberbauschwellen aus Eichen- und Lärchenholz, diversen Holzwaren, wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Werkzeugstiele, Rechen, Ruthenbesen etc., wird für die k. k. Staatsbahn-Direction Wien pro 1898 im Offertwege vergeben.

Ausserdem wird der Bedarf an den gleichnamigen Materialien für die k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau für das Kalenderjahr 1898 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen Bezug habenden Offertformulare und Detailausweise über die benöthigten Mengen, Gattungen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei jeder der genannten Dienststellen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum einer der genannten Dienststellen oder auch nur auf Theile desselben erstrecken.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind (sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen) unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise längstens bis **10. September 1897, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch das Couvert mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen, Extra- und Brückenhölzern", resp. mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, sowie von Holzkohle, Brennholz und diversen Holzwaaren" zu versehen.

Die Preise sind franco einer bestimmten Station oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linien inclusive aller Spesen zu notiren.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Verlautbarung dieser Lieferungs-Ausschreibung erfolgt gleichzeitig auch Seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern.

Wien, am 14. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. **Wien, 21. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 17. August 1897, womit für den Monat September 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Steeg und der Haltestelle Gosaumühle der Salzkammergutbahn zum Plateau des Hohen Sarstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Rudolf Urbanitzky, behördlich autorisirten Bauingenieur in Linz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Steeg und der Haltestelle Gosaumühle der Salzkammergutbahn längs des Rothen Grabens zum Plateau des Hohen Sarstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. August 1897. Z. 11.187/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Nová Balabenka nach Vysočan einerseits und gegen Hloubětin andererseits.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Franz Křižek, Fabriksbesitzer in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Fortsetzungslinie der bestehenden Kleinbahn von Prag gegen Vysočan herzustellende normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Endstation der erwähnten Bahn (Nová Balabenka) nach Vysočan einerseits und gegen Hloubětin andererseits im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von drei Monaten ertheilt.

Wien, am 7. August 1897. Z. 10.955/I.

Schiffahrtsverkehr in den Donauhäfen Bulgariens im Jahre 1896.

Nach den Veröffentlichungen des statistischen Bureau des Fürstenthums Bulgarien sind in den bulgarischen Donauhäfen im Jahre 1896 eingelaufen: 5599 (+ 991) Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1,453.614 (+ 357.234) t, einer wirklichen Ladung von 485,706.111 (+ 153,735.006) kg und einer Besatzung von 83.262 (+ 19.853) Mann. Ausgelaufen sind dagegen 5588 (+ 1017) Schiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 1,440.196 (+ 539.023) t, einer Gesammtladung von 608,375.090 (+ 204,545.208) kg und einer Besatzung von 83.134 (+ 18.794) Mann. Die Zahl der angekommenen Reisenden betrug 158.314 (+ 28.607), jene der abgefahrenen 144.207 (+ 19.362).

Nach Flaggen vertheilt sich dieser Verkehr folgendermassen:

Oesterr.-ungarische Schiffe kamen an: 3677 Schiffe mit 1,132.628 t Tragfähigkeit, 322,912.628 kg Ladung, 59.093 Mann Besatzung und 148.042 Passagieren, und liefen aus 3677 Schiffe mit 1,119.933 t Tragfähigkeit, 321,739.822 kg Ladung, 58.921 Mann Besatzung und 133.356 Reisenden.

Unter russischer Flagge kamen an 1022 Schiffe mit 200.484 t Tragfähigkeit, 120,162.110 kg Ladung, 20.213 Mann Besatzung, 7196 Passagieren, und liefen aus 1025 Schiffe mit 201.532 t Tragfähigkeit, 105,985.836 kg Ladung, 20.890 Mann Besatzung und 7788 Passagieren.

Unter griechischer Flagge trafen ein 179 Schiffe mit 43.110 t Tragfähigkeit, 17,580.805 kg Ladung, 749 Mann Besatzung, 25 Passagieren, und klarirten aus 179 Schiffe mit 43.324 t Tragfähigkeit, 98,943.664 kg Ladung, 752 Mann Besatzung und 24 Passagieren.

Unter rumänischer Flagge wurden gezählt in der Ankunft 213 Schiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 37.125 t, einer Gesammtladung von 9,619.146 kg, einer Besatzung von 1249 Mann und 3047 Passagieren; im Auslaufe 211 Schiffe mit 35.310 t Tragfähigkeit, 41,328.498 kg Ladung, 1242 Mann Besatzung und 3037 Passagieren.

Unter bulgarischer Flagge betrug der Einlauf 388 Schiffe mit 22.473 t Tragfähigkeit, 8,172.447 kg Ladung, 1396 Mann Besatzung, 2 Passagieren; der Auslauf 381 Schiffe mit 22.581 t Tragfähigkeit, 16,923.064 kg Ladung, 1389 Mann Besatzung, 6 Passagieren.

Unter türkischer Flagge kamen an 97 Schiffe mit 13.612 t Tragfähigkeit, 4,833.701 kg Ladung, 487 Mann Besatzung, 2 Passagieren, und gingen ab 93 Schiffe mit 13.432 t Tragfähigkeit, 16.608.326 kg Ladung, 467 Mann Besatzung, 2 Passagieren.

Unter englischer Flagge kamen an 2 Schiffe mit 633 t Tragfähigkeit, 600.000 kg Ladung, 7 Mann Besatzung, und liefen aus dieselben 2 Schiffe mit der gleichen Bemannung und 1,558.750 kg Ladung.

Serbische Schiffe kamen an 7 mit 310 t Tragfähigkeit, 115.202 kg Ladung, 30 Mann Besatzung und gingen ebensoviel Schiffe mit der gleichen Bemannungszahl und Ladung wieder ab.

Italienische Schiffe kamen an 8 mit 2604 t Tragfähigkeit, 1,710.072 kg Ladung, 20 Mann Besatzung, und fuhren ab 7 Schiffe mit 2504 t Tragfähigkeit, 3,925.928 kg Ladung, 18 Mann Besatzung.

Französische Schiffe wurden in der Ankunft 6 mit 635 t Tragfähigkeit und 18 Mann Besatzung gezählt, in der Abfahrt 6 Schiffe mit 635 t Tragfähigkeit, 1,246.000 kg Ladung und 18 Mann Besatzung.

Die österr.-ungarische Schiffahrt hat also den hervorragenden Platz, den sie im Schiffahrtsverkehre der bulgarischen Häfen seit langer Zeit einnimmt, auch im Berichtsjahre auf das ehrenvollste behauptet, indem sie weit mehr als die Hälfte des ganzen Güterdienstes und nahezu den ganzen Passagierverkehr besorgte. Unter den österreichischen und ungarischen Schiffahrtsunternehmungen ist die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft diejenige, welche den grössten Theil des Verkehres abwickelte.

Auf die einzelnen Donauhäfen Bulgariens vertheilt sich der Verkehr in nachstehender Weise:

Widdin eingelaufen 647 Schiffe mit 142.361 t Tragfähigkeit, 56,338.302 kg Ladung, 9254 Mann Besatzung, 16.851 Passagieren, darunter österr.-ungar. Schiffe 403 mit 129.291 t Tragfähigkeit, 47,372.366 kg Ladung, 6822 Mann Besatzung, 13.897 Passagieren; russische Schiffe 115 mit 9827 t Tragfähigkeit, 8,216.234 kg Ladung, 1842 Mann Besatzung, 416 Passagieren; bulgarische Schiffe 45 mit 1995 t Tragfähigkeit, 153.000 kg Ladung, 173 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 77 mit 938 t Tragfähigkeit, 481.500 kg Ladung, 387 Mann Besatzung und 2538 Passagieren; serbische Schiffe 7 mit 310 t Tragfähigkeit, 115.202 kg Ladung, 30 Mann Besatzung. Ausgelaufen 647 Schiffe mit 142.398 t Tragfähigkeit, 54,518.057 kg Ladung, 9249 Mann Besatzung, 11.296 Reisenden, darunter österr.-ungarische Schiffe 404 mit 129.273 t Tragfähigkeit, 45,818.801 kg Ladung, 6824 Mann Besatzung, 834 Passagieren; russische Schiffe 115 mit 9889 t Tragfähigkeit, 7,060 554 kg Ladung, 1839 Mann Besatzung, 372 Passagieren; bulgarische Schiffe 45 mit 1995 t Tragfähigkeit, 1,123.500 kg Ladung, 174 Mann Besatzung, 5 Passagieren; rumänische Schiffe 76 mit 931 t Tragfähigkeit, 400.000 kg Ladung, 382 Mann Besatzung, 2608 Passagieren; serbische Schiffe 7 mit 310 t Tragfähigkeit, 115.202 kg Ladung, 30 Mann Besatzung.

Lom eingelaufen 680 Schiffe mit zusammen 154.706 t Tragfähigkeit, 42,328.371 kg Ladung, 12.009 Mann Besatzung, 23.397 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 511 mit 142.663 t Tragfähigkeit, 34,823.614 kg Ladung, 9322 Mann Besatzung, 21.832 Passagieren; russische Schiffe 143 mit 10.773 t Tragfähigkeit, 6,910.257 kg Ladung, 2616 Mann Besatzung, 1565 Passagieren; bulgarische Schiffe 25 mit 1130 t Tragfähigkeit, 594.500 kg Ladung, 173 Mann Besatzung; türkische Schiffe 1 mit 140 t Tragfähigkeit, 2 Mann Besatzung. Ausgelaufen 680 Schiffe mit 154.809 t Tragfähigkeit, 35,206.548 kg Ladung, 11.762 Mann Besatzung, 27.405 Passagieren, darunter österr.-ungar. Schiffe 511 mit 142.766 t Tragfähigkeit, 28,640.167 kg Ladung, 9074 Mann Besatzung, 25.136 Passagieren; russische Schiffe 143 mit 9889 t Tragfähigkeit, 7,060.554 kg Ladung, 1839 Mann Besatzung, 372 Passagieren; bulgarische Schiffe mit 1130 t Tragfähigkeit, 415.000 kg Ladung, 69 Mann Besatzung; türkische Schiffe 1 mit 140 t Tragfähigkeit, 264.000 kg Ladung, 2 Mann Besatzung.

Nikopolis eingelaufen 733 Schiffe mit 224.454 t Tragfähigkeit, 130,095.172 kg Ladung, 12.587 Mann Besatzung, 20.478 Passagieren, darunter österr.-

ungarische Schiffe 529 mit 168.482 t Tragfähigkeit, 92,908.640 kg Ladung, 10.201 Mann Besatzung, 19.464 Passagieren; russische Schiffe 117 mit 30.148 t Tragfähigkeit, 28,687.996 kg Ladung, 2131 Mann Besatzung, 1012 Passagieren; griechische Schiffe 47 mit 13.784 t Tragfähigkeit, 4,844.326 kg Ladung, 110 Mann Besatzung; bulgarische Schiffe 10 mit 1528 t Tragfähigkeit, 313.095 kg Ladung, 51 Mann Besatzung, 2 Passagieren; rumänische Schiffe 19 mit 8977 t Tragfähigkeit, 2,781.037 kg Ladung, 49 Mann Besatzung; türkische Schiffe 9 mit 1235 t Tragfähigkeit, 160.006 kg Ladung, 42 Mann Besatzung; italienische Schiffe 1 mit 300 t Tragfähigkeit, 400.072 kg Ladung, 3 Mann Besatzung. Ausgelaufen 733 Schiffe mit 210.645 t Tragfähigkeit, 176,197.655 kg Ladung, 12.653 Mann Besatzung, 22.707 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 529 mit zusammen 154.553 t Tragfähigkeit, 105,760.712 kg Ladung, 10.269 Mann Besatzung, 21.793 Passagieren; russische Schiffe 117 mit 30.548 t Tragfähigkeit, 26,783.212 kg Ladung, 2129 Mann Besatzung, 913 Passagieren; griechische Schiffe mit 13.504 t Tragfähigkeit, 29,310.225 kg Ladung, 110 Mann Besatzung; bulgarische Schiffe 11 mit 1528 t Tragfähigkeit, 415.000 kg Ladung, 51 Mann Besatzung, 1 Passagier; rumänische Schiffe 19 mit 8977 t Tragfähigkeit, 9,297.461 kg Ladung, 49 Mann Besatzung; türkische Schiffe 9 mit 1235 t Tragfähigkeit, 2,216.266 kg Ladung, 42 Mann Besatzung; italienische Schiffe 1 mit 300 t Tragfähigkeit, 270.072 kg Ladung, 3 Mann Besatzung.

Rahovo eingelaufen 626 Schiffe mit 157.472 t Tragfähigkeit, 23,551.773 kg Ladung, 10.114 Mann Besatzung, 11.624 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 424 mit 132,239 t Tragfähigkeit, 14,383.427 kg Ladung, 7147 Mann Besatzung, 19.464 Passagieren; russische Schiffe 109 mit 7585 t Tragfähigkeit, 4,557.697 kg Ladung, 2212 Mann Besatzung, 149 Passagieren; griechische Schiffe 53 mit 7883 t Tragfähigkeit, 3,875.599 kg Ladung, 423 Mann Besatzung, 25 Passagieren; türkische Schiffe 28 mit 6434 t Tragfähigkeit, 400.000 kg Ladung, 158 Mann Besatzung, 2 Passagieren; rumänische Schiffe 8 mit 2053 t Tragfähigkeit, 297.050 kg Ladung, 107 Mann Besatzung; bulgarische Schiffe 4 mit 1276 t Tragfähigkeit, 38.000 kg Ladung, 57 Mann Besatzung. Ausgelaufen 626 Schiffe mit 157.852 t Tragfähigkeit, 60,734.301 kg Ladung, 10.212 Mann Besatzung, 6902 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 424 mit 132,460 t Tragfähigkeit, 9,926.197 kg Ladung, 7246 Mann Besatzung, 6788 Passagieren; russische Schiffe 109 mit 7560 t Tragfähigkeit, 3,726.943 kg Ladung, 2207 Mann Besatzung, 88 Passagieren; griechische Schiffe 53 mit 8067 t Tragfähigkeit, 32,589.608 kg Ladung, 427 Mann Besatzung, 24 Passagieren; türkische Schiffe 28 mit 6434 t Tragfähigkeit, 9,171.060 kg Ladung, 158 Mann Besatzung, 2 Passagieren; rumänische Schiffe 8 mit 2055 t Tragfähigkeit, 4,671.697 kg Ladung, 117 Mann Besatzung; bulgarische Schiffe 4 mit 1276 t Tragfähigkeit, 648 796 kg Ladung und 57 Mann Besatzung.

Rustschuk eingelaufen 781 Schiffe mit 204.115 t Tragfähigkeit, 62,308.419 kg Ladung, 9377 Mann Besatzung, 34.388 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 538 mit 157.708 t Tragfähigkeit, 41,596 243 kg Ladung, 5330 Mann Besatzung, 32.302 Passagieren; russische Schiffe 156 mit 42.009 t Tragfähigkeit, 18,037.176 kg Ladung, 3485 Mann Besatzung, 1729 Passagieren; rumänische Schiffe 36 mit 2025 t Tragfähigkeit, 457.000 kg Ladung, 357 Mann Besatzung, 357 Passagieren; bulgarische Schiffe 31 mit 1134 t Tragfähigkeit, 602.000 kg Ladung, 105 Mann Besatzung; griechische Schiffe 9 mit 640 t Tragfähigkeit, 1,026.000 kg Ladung, 53 Mann Besatzung; türkische Schiffe 4 mit 320 t Tragfähigkeit, 290.000 kg Ladung und 22 Mann Besatzung; französische Schiffe 5 mit 150 t Ladung und 15 Mann Besatzung; englische Schiffe 1 mit 75 t Tragfähigkeit, 1 Mann Besatzung; italienische Schiffe 1 mit 54 t Tragfähigkeit, 300.000 kg Ladung, 5 Mann Besatzung. Ausgelaufen 782 Schiffe mit insgesammt 205.095 t Tragfähigkeit, 59,562.916 kg Ladung, 9395 Mann Besatzung, 32.987 Passagieren, darunter österr.-ungar. Schiffe 537 mit 158.043 t Tragfähigkeit, 35,555.245 kg Ladung, 5303 Mann Besatzung, 30.278 Passagieren; russische Schiffe 158 mit 42.654 t Tragfähigkeit, 16,546.921 kg Ladung, 3534 Mann Besatzung, 2418 Passagieren; rumänische Schiffe 36 mit 2625 t Tragfähigkeit, 357 Mann Besatzung, in Ballast und mit 291 Passagieren; bulgarische Schiffe 31 mit 1134 t Tragfähigkeit, 616.000 kg Ladung, 105 Mann Besatzung; griechische Schiffe 4 mit 320 t Tragfähigkeit, in Ballast, mit 22 Mann Besatzung; französische Schiffe 5 mit 150 t Tragfähigkeit, 150.000 kg Ladung und 15 Mann Besatzung; englische Schiffe 1 mit 75 t Tragfähigkeit, 326.750 kg Ladung, 5 Mann Besatzung; italienische Schiffe 1 mit 54 t Tragfähigkeit und 5 Mann Besatzung, in Ballast.

Sistov eingelaufen 777 Schiffe mit 201.130 t Tragfähigkeit, 44,048.084 kg Ladung, 9691 Mann Besatzung und 24.609 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 434 mit 139.571 t Tragfähigkeit, 20,939.919 kg Ladung, 6686 Mann Besatzung und 23.584 Passagieren; russische Schiffe 131 mit 30.036 t Tragfähigkeit, 7,877.272 kg Ladung, 2146 Mann Besatzung, 876 Passagieren; bulgarische Schiffe 119 mit 5801 t Tragfähigkeit, 3,226.577 kg Ladung, 420 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 38 mit 11.312 t Tragfähigkeit, 3,578.659 kg Ladung, 251 Mann Besatzung und 149 Passagieren; griechische Schiffe 28 mit 10.112 t Tragfähigkeit, 5,005.962 kg Ladung, 61 Mann Besatzung; italienische Schiffe 2 mit 800 t Tragfähigkeit, 410.000 kg Ladung, 4 Mann Besatzung; englische Schiffe 1 mit 558 t Gehalt, 600.000 kg Ladung und 2 Mann Besatzung; französische Schiffe 1 mit 485 t Tragfähigkeit und 3 Mann Besatzung, in Ballast; ausgelaufen 792 Schiffe mit 202.307 t Tragfähigkeit, 63,083.803 kg Ladung, 9749 Mann Besatzung und 17.566 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 436 mit 140.838 t Tragfähigkeit, 23,673.494 kg Ladung, 6662 Mann Besatzung und 16.572 Passagieren; 132 russische Schiffe mit 29.747 t Tragfähigkeit, 2,578.716 kg Ladung, 2164 Mann Besatzung und 683 Passagieren; bulgarische Schiffe 132 mit 7164 t Tragfähigkeit, 4,025.656 kg Ladung, 479 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 36 mit 9494 t Tragfähigkeit, 11,376.840 kg Ladung, 246 Mann Besatzung, 131 Passagieren; griechische Schiffe 29 mit 10.616 t Tragfähigkeit, 16,605.331 kg Ladung, 71 Mann Besatzung; türkische Schiffe 23 mit 2605 t Tragfähigkeit, 1,560.000 kg Ladung und 118 Mann Besatzung; italienische Schiffe 2 mit 800 t Tragfähigkeit, 935.856 kg Ladung, 4 Mann Besatzung; englische Schiffe 1 mit 558 t Gehalt, 1,232.000 kg Ladung und 2 Mann Besatzung; französische Schiffe 1 mit 485 t Gehalt, 1,096.000 kg Ladung und 3 Mann Besatzung.

Silistria eingelaufen 871 Schiffe mit 270.628 t Tragfähigkeit, 94,410.043 kg Ladung, 13.095 Mann Besatzung und 7721 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 510 mit 152.919 t Tragfähigkeit, 52,684.902 kg Ladung, 8361 Mann Besatzung und 7303 Passagieren; russische Schiffe 154 mit 43.690 t Tragfähigkeit, 34,197.951 kg Ladung, 4057 Mann Besatzung und 415 Passagieren; bulgarische Schiffe 122 mit 7956 t Tragfähigkeit, 2,977.000 kg Ladung und 418 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 24 mit 6282 t Tragfähigkeit, 1,823.900 kg Ladung, 57 Mann Besatzung und 3 Passagieren; griechische Schiffe 27 mit 5533 t Tragfähigkeit, 602.290 kg Ladung und 58 Mann Besatzung; türkische Schiffe 30 mit 2798 t Tragfähigkeit, 1,524.000 kg Ladung und 136 Mann Besatzung; italienische Schiffe 4 mit 6450 t Tragfähigkeit, 600.000 kg Ladung und 8 Mann Besatzung; ausgelaufen 843 Schiffe mit 218.288 t Tragfähigkeit, 110,188.957 kg Ladung, 12.959 Mann Besatzung und 11.695 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 509 mit 153,004 t Tragfähigkeit, 51,873.972 kg Ladung, 8366 Mann Besatzung und 11.179 Passagieren; russische Schiffe 154 mit 43.320 t Tragfähigkeit, 32,574.927 kg Ladung, 4012 Mann Besatzung und 507 Passagieren; bulgarische Schiffe 101 mit 6991 t Tragfähigkeit, 5,229.058 kg Ladung, 349 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 25 mit 6507 t Tragfähigkeit, 7,786.500 kg Ladung, 61 Mann Besatzung und 7 Passagieren; 26 türkische Schiffe mit 2468 t Tragfähigkeit, 2,887.000 kg Ladung und 116 Mann Besatzung; griechische Schiffe 25 mit 4939 t Tragfähigkeit, 7,117.500 kg Ladung, 49 Mann Besatzung; italienische Schiffe 3 mit 1350 t Tragfähigkeit, 2,720.000 kg Ladung und 6 Mann Besatzung.

Tutrakan (Turtukai) angekommen 484 Schiffe mit 148.748 t Tragfähigkeit, 32,575.947 kg Ladung, 7135 Mann Besatzung und 19.246 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 328 mit 109.755 t Tragfähigkeit, 18,203.517 kg Ladung, 5224 Mann Besatzung und 18.212 Passagieren; russische Schiffe 97 mit 26.416 t Tragfähigkeit, 11,676.527 kg Ladung, 1724 Mann Besatzung und 1034 Passagieren; bulgarische Schiffe 31 mit 1657 t Tragfähigkeit, 268.275 kg Ladung und 103 Mann Besatzung; griechische Schiffe 15 mit 5158 t Tragfähigkeit, 2,226.628 kg Ladung und 44 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 11 mit 5536 t Tragfähigkeit, 200.000 kg Ladung und 44 Mann Besatzung; türkische Schiffe 2 mit 230 t Tragfähigkeit und 9 Mann Besatzung, in Ballast; abgegangen 485 Schiffe mit 148.802 t Tragfähigkeit, 48,792.763 kg Ladung, 7155 Mann Besatzung und 13.651 Passagieren, darunter österr.-ungarische Schiffe 327 mit 108.998 t Tragfähigkeit, 20,494.234 kg Ladung, 5177 Mann Besatzung und 13.119 Passagieren; russische Schiffe 97 mit 27.023 t Tragfähigkeit, 10,827.182 kg Ladung, 1788 Mann Besatzung und 532 Passagieren; griechische Schiffe 16 mit 5558 t Tragfähigkeit, 6,863.000 kg Ladung und 46 Mann Besatzung; rumänische Schiffe 11 mit 5321 t Tragfähigkeit, 7,696.001 kg Ladung und 30 Mann Besatzung; bulgarische Schiffe 32 mit 1663 t Tragfähigkeit, 2,350.347 kg Ladung und 105 Mann Besatzung; türkische Schiffe 2 mit 230 t Tragfähigkeit, 510.000 kg Ladung und 9 Mann Besatzung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Linie Eisenerz—Vordernberg: Project der Anlage betreffend die Ablenkung der Grossschartenlawine in km 6·4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der Seitens der k. k. Statthalterei in Graz am 17. Juli durchgeführten politischen Begehung für das Project der Anlage betreffend die Ablenkung der Grossschartenlawine in km 6·4 der Linie Eisenerz—Vordernberg den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 12.283/IV.]

— (Linie Wien—Prag: Herstellung einer Filteranlage in der Station Nusle: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vorgelegte Project über die Herstellung einer Filteranlage in der Station Nusle der Linie Wien—Prag zum Reinigen der Abfallwässer aus den Locomotivremisen vor der Einleitung in den Botičbach der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.684/IV.]

— (Linie Halicz—Ostrów [Tarnopol]: Vornahme der politischen Begehung anlässlich der Herstellung der Durchlässe in km 51·2/3, 52·0/1 und 96·8/9.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums an die k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. August, Z. 12.568/IV, wird der k. k. Oberingenieur Emil Brosch bei der für den 24. und 25. August anberaumten politischen Begehung anlässlich der Herstellung der Durchlässe in km 51·2/3, 52·0/1 und 96·8/9 der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) in Vertretung des k. k. Eisenbahnministeriums interveniren. [E.-M.-Z. 12.568/IV.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Project betreffend die Legung einer Wasserleitung in Ladowitz) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte, dem mit der Direction der Richard Hartmann-Schächte in Ladowitz abgeschlossenen Vertrage ddto. Teplitz, 28. November 1896, betreffend die Legung einer Wasserleitung in Ladowitz zugrunde liegende Project, insoweit Bahngrund in Anspruch genommen wurde, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.930/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Project für die Herstellung eines Auszugs- und eines Strassenladegeleises in der Station Oswięcim.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 11. Mai stattgehabten Commission, sowie der am 8. Juli durchgeführten Erhebungen das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Auszugs- und eines Strassenladegeleises in der Station Oswięcim unter den mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. August 1897, Z. 12.319/IV, gestellten Bedingungen zur Ausführung genehmigt.

— (Linie Wien—Krakau: Unterführung des Eisenbahndurchlasses in km 154·227 zu Drainagezwecken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Unterführung des Eisenbahndurchlasses in km 154·227 der Strecke Napajedl—Tlumatschau der Linie Wien—Krakau durch die Drainageleitung der Gemeinde Tlumatschau der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.358/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Drehbarrièren in Zugschranken mit automatischen Läutewerken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Drehbarrièren bei den Wegübersetzungen in km 297·537 und km 319·777 der Linie Wien—Triest in Zugschranken mit automatischen Läutewerken nach der mit Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type und unter gleichzeitiger Aufstellung der Schlagbäume im Sinne des Erlasses vom 10. April 1894, Z. 9421 ex 1893, in die Entfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges

der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.472/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Geleiseanlagen in den Stationen Auer, Neumarkt und Ala: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über Geleiseanlagen in den Stationen Auer, Neumarkt und Ala der Linie Kufstein—Ala ertheilt. [E.-M.-Z. 12.248/IV.]

— (Schleppgeleiseproject zur Viehcontumaz-Anstalt am Bahnhofe zu Innsbruck: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Schleppgeleises zu der von der Stadtgemeinde Innsbruck am dortigen Bahnhofe zu errichtenden Viehcontumaz-Anstalt als entsprechend befunden und die k. k. Statthalterei in Innsbruck ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.597/IV.]

Wiener Stadtbahn. (Vorortelinie: Errichtung der Station Ottakring: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat für die Ausführung der Pläne für die Hochbauten in der Station Ottakring den Bauconsens ertheilt mit der Massgabe, dass den von der Gemeinde Wien zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 11. Februar 1897, Z. 1315, unter Punkt 1, 2 und 3 gestellten Forderungen zu entsprechen ist; die unter Punkt 4 gestellte Forderung bezüglich der sofortigen Herstellung eines Personendurchganges zwischen dem Aufnahmsgebäude und dem zweiten Perron wurde abgewiesen. [E.-M.-Z. 15/B.-D.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 9. Juli, Z. 35.937, der Congregation der Comitate Csanád und Csongrád im Vereine mit dem Stadtmunicipium von Hódmezö-Vásárhely (Comitat Csongrád) für eine von der Station Hódmezö-Vásárhely der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Szentes—Hódmezö-Vásárhely abzweigende, über die Gemarkung Földeák und weiterhin über Makó bis zum Marosufer und nach Ueberbrückung des Flusses an einem geeigneten Punkte zwischen Kis-Zombor und Apátfalva über die Gemarkung der Gemeinden Német-Csanád, Szerb-Csanád, Szerb-Nagy-Szt. Miklós bis Német-Nagy-Szt. Miklós führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. Juli, Z. 36.668, dem Szegediner Advocaten Dr. Paul Nyislasy und dem Gutsbesitzer Béla Ormódi für eine von der Station Szegedin der Hauptlinien Verciorova—Orsova — Budapest — Marchegg und Nagyvárad — Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der Linie Szeged—Szeged-Rókus—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Dorozsma und weiterhin über Göböl-Járos, Ülös, Kigyós, Zsána und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Eresztö in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. Juli, Z. 42.605, dem Einwohner von Wien Eduard Nauheim für eine in Fortsetzung der auf österreichischem Gebiete von der Station Bruck a. d. L. der Hauptlinie Wien — Bruck a. d. L. abzweigenden Localbahn Bruck a. d. L.—Hainburg, bezw. von der österr.-ungarischen Grenze nächst Wolfsthal aus diese in der Station Ligetfalu (Comitat Moson [Wieselburg]) mit der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustadt)—Szombathely (Steinamanger) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 22. Juli, Z. 43.109, dem Civilingenieur und Bauunternehmer Julius Auspitz für eine von der zukünftigen Station Jablonicz der projectirten Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau) — Holics — österr.-ungarische Landesgrenze nächst Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1894 und Nr. 13 ex 1895) abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Hradizt bis Brezova, eventuell bis Miava (Comitat Nyitra) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 39.830, dem Civilingenieur Béla Veith und dem Budapester Advocaten Dr. Rafael Neumann und Consorten für
   a) eine von der Endstation Ozd der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Bánréve-Ozd (Comitat Borsód) der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Csépany, Arló, Jordánháza, Nádasd, Szt. Domokos, Szucs, Bocs, Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Bakta in der Station Eger (Erlau) mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Szt. Domokos der Linie a) abzweigende und diese über Szeles, Szt. Erzsébet, Pétervására und die Gemarkung der Gemeinde Jivád in der Station Balla mit der Linie Kis-Ujszállás — Kis-Terenne der Matraer Localbahnen verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Bátor der Linie a) abzweigende, über Aranyós und Feldémes bis Pétervására (Comitat Heves) zum seinerzeitigen Anschlusse an die projectirte Localbahn Pétervására—Mátra-Mindszent (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1892 und Nr. 8 ex 1893) führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Actiengesellschaft Südharz-Eisenbahngesellschaft.) Im Walkenrieder Handelsregister ist jetzt die Actiengesellschaft Südharz-Eisenbahngesellschaft mit dem Sitze in Walkenried eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb der Schmalspurbahn von Walkenried nach Braunlage mit Fortsetzung bis zum Wurmberg und einer Abzweigung nach Tanne. Das Grundcapital beträgt 2,300.000 Mk. und ist eingetheilt in 1300 Stück Vorzugsactien über je 1000 Mk. und 1000 Stück Stammactien über je 1000 Mk. Sämmtliche Actien lauten auf den Inhaber und sind von den Gründern übernommen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Reinickendorf oder Blankenburg nach Gross-Schönebeck.) Dem Kreisausschusse des Kreises Niederbarnim zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Reinickendorf oder Blankenburg nach Gross-Schönebeck mit einer Abzweigung nach Liebenwalde ertheilt worden.

— (Kgl. Preussische Staatsbahnen: Kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld: Aenderung des Stationsnamens Solingen-Süd.) Die Station Solingen-Süd erhält vom 1. October ab die Bezeichnung „Solingen". [Z. 11.704/I.]

Belgien. (Durchführungsmodalitäten der Eisenbahnverstaatlichung.) Die umfangreiche Verstaatlichungsvorlage, welche der Eisenbahnminister der belgischen Legislative kürzlich unterbreitet hat, lässt sich im Wesentlichen dahin zusammenfassen: Die Verstaatlichung der „Grand Central Belge", welche dem belgischen, 3300 km umfassenden Staatsbahnnetze 527 km und 944 Beamte zuführt, kostet 264,320.000 Frcs., wobei das rollende Materiale und das Mobilar mit 22 Millionen Francs berechnet ist. Zur Zahlung eines Theiles dieser Summe will die Regierung 196,198.697 Frcs. durch Ausgabe dreipercentiger Staatsobligationen decken. Da Theilstrecken der „Grand Central Belge" auf holländischem, preussischem und französischem Boden liegen, so musste mit diesen drei Regierungen unterhandelt werden. Die Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn kostet 37,903.000 Frcs.; ausserdem werden für die Vorräthe 1,735.000 Frcs. vergütet. Der Staat übernimmt den Dienst der von beiden Gesellschaften ausgegebenen Obligationen, und zwar 75½ Millionen Francs für die „Grand Central Belge" und 27½ Millionen Francs für die Lüttich-Limburger Eisenbahn; diese Summen gehen von dem Kaufpreise ab. Die im Dienste beider Gesellschaften stehenden ausländischen Beamten müssen sich bei dem Uebertritte in den belgischen Staatsdienst naturalisiren lassen. Die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Antwerpen—Gent kostet 15,835.300 Frcs., die der Linie Gent—Eecloo 7,734.000 Frcs. und die der Linie Eecloo—Brügge 5,000.000 Frcs. Insgesammt erweitert sich das Eisenbahnnetz des belgischen Staates um 600 km; neun Privatbahn-Gesellschaften hören auf zu existiren.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Wachauer Vergnügungsfahrten.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft finden Sonntag den 22. und 29. August für diese Saison die letzten Vergnügungsfahrten per Dampfer ab Wien-Praterquai und Nussdorf nach Melk und retour statt. An den bezeichneten Tagen fährt das Extraschiff fahrplanmässig um 6 U. 30 M. Vm. vom Praterquai und um 7 U. 15 M. Vm. von Nussdorf zu Berg. Die Rückfahrt von Melk erfolgt an obigen Tagen um 4 U. 15 M. Nm. unter Berührung der Zwischenstationen. Ankunft in Wien-Praterquai um 9 U. Nachts. Die besonders ermässigten Tour- und Retourkarten gelten auch für diese Schlussfahrten und berechtigen zur Benützung der Linzer Nachtpostschiffe (ab Praterquai 9 U. 30 M. Nachts, ab Nussdorf 10 U. 15 M. Nachts) am 21. und 28. August.

Wasserverkehr böhmischer Braunkohle 1896. Nach der von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1896 sind im Gegenstandsjahre nach Deutschland zu Wasser versandt und ausgeladen worden: 2,067.689 (+ 280.710) t, davon auf der Elbe 1,564.605 (+ 206.045) t, auf der Saale 22.670 (+ 3170) t, auf der Havel, Spree und den Canälen 460.565 (+ 64.513) t, auf der Oder 19.894 (+ 6982) t. Die bedeutendsten Mengen empfingen am Wasserwege: Magdeburg mit 453.978 t, Dresden mit 234.184 t, Tangermünde mit 94.971 t, Schönebeck mit 65.245 t, Meissen mit 56.627 t, Wittenberge mit 56.558 t, Potsdam mit 54.581 t, Dömitz mit 45.190 t, Dessau mit 43.896 t, Brandenburg mit 40.702 t, Hamburg mit 38.898 t, Berlin mit 31.113 t, Burg mit 28.406 t, Heidenau mit 24.560 t, Rathenow mit 23.619 t, Havelberg mit 20.827 t, Riesa mit 20.777 t, Kotzen mit 20.530 t, Herzfelde mit 20.071 t, Strehla mit 18.158 t, Aken mit 17.553 t, Torgau mit 16.429 t, Rosslau mit 16.142 t, Westerhäfen mit 14.194 t, Altona mit 13.803 t, Genthin mit 12.086 t, Cöln mit 11.856 t, Tännicht mit 10.673 t, Stettin mit 10.491 t, Glindau mit 10.188 t und Parey mit 10.100 t. Umgeschlagen vom Schiff zur Bahn wurden in Deutschland insgesammt 227.926 t Braunkohle, und zwar: in Rosslau 460 t, in Dommitzsch 334 t, in Torgau 162 t, in Pretzsch 161 t, in Elster 709 t, in Wittenberg 8296 t, in Wallwitzhafen 389 t, in Aken 2381 t, in Schönebeck 16.308 t, in Westerhäfen 1265 t, in Buckau 107 t, in Magdeburg-Elbebahnhof 61.557 t, in Magdeburg-Neustadt 40.975 t, in Havelberg 7996 t, in Wittenberge 30.806 t, in Dömitz 35.192 t, in Boitzenburg 10.276 t, in Lauenburg-Hohestorff 1408 t, in Hamburg-Altona 9134 t, in Hitzacker 20 t. — Nach Aussig wurden per Bahn aus dem Braunkohlenreviere der Elbe zugeführt 1,786.285 (+ 233.934) t, davon: im Jänner 168 t, im Februar 12.583 t, im März 255.007 t, im April 266.118 t, im Mai 213.331 t, im Juni 242.929 t, im Juli 214.336 t, im August 176.975 t, im September 167.954 t, im October 133.904 t, im November 98.224 t, im December 4756 t. Abgefahren wurden 1896 von Aussig in 5149 (— 241) Schiffen 1,761.907 (+ 211.922) t, und zwar: im März in 651 Schiffen 232.961 t, im April in 677 Schiffen 267.139 t, im Mai in 559 Schiffen 205.465 t, im Juni in 673 Schiffen 248.529 t, im Juli in 597 Schiffen 212.967 t, im August in 508 Schiffen 177.882 t, im September in 508 Schiffen 171.466 t, im October in 474 Schiffen 139.671 t, im November in 466 Schiffen 98.572 t und im December in 36 Schiffen 7255 t. — Nach Rosawitz kamen mit Bahn behufs Weiterverfrachtung auf der Elbe 324.408 t, und zwar: im Februar 486 t, im März 49.193 t, im April 57.717 t, im Mai 34.465 t, im Juni 41.020 t, im Juli 30.419 t, im August 28.421 t, im September 38.344 t, im October 22.191 t, im November 20.244 t und im December 1164 t. Die Zahl der abgegangenen Kohlenschiffe betrug 1053 mit einer ausgewiesenen Ladung von 448.225 t. Auf die einzelnen Monate vertheilte sich dieser Verkehr folgendermassen: Jänner und Februar nichts, März 119 Schiffe mit 43.010 t, April 174 Schiffe mit 60.335 t Ladung, Mai 111 Schiffe mit 54.859 t Ladung, Juni 136 Schiffe mit 81.778 t Ladung, Juli 110 Schiffe mit 38.336 t Ladung, August 84 Schiffe mit 45.958 t Ladung, September 115 Schiffe 57.860 t Ladung, October 86 Schiffe mit 31.911 t Ladung, November 111 Schiffe mit 32.252 t Ladung, December 7 Schiffe mit 1926 t Ladung. — Die Gesammtmenge der auf dem Wasserwege nach Deutschland versandten Kohle betrug 1887: 1,353.239 t; 1888: 176.605 t; 1889: 1,533.243 t; 1890: 1,966.625 t; 1891: 1,933.592 t; 1892: 1,848.397 t; 1893: 1,478.186 t; 1894: **2,169.085 t** (die höchste bisher erreichte Menge); 1895: 1,786.979 t und 1896: 2,067.689 t.

Hamburger Seehafenverkehr. (Statistik der Schiffsbewegung seit dem Jahre 1791 bis inclusive 1896.) Der vor Kurzem erschienene Jahresbericht pro 1896 des handelsstatistischen Bureau von Hamburg (Tabellarische Uebersichten des Handels und der Schiffahrt Hamburgs) bringt die bis auf das Jahr 1791 zurückgehenden Angaben über die Zahl der in Hamburg angekommenen Seeschiffe. Im Jahre 1791 kamen 1504 Seeschiffe in Hamburg an. Ihre Zahl stieg allmälig, aber stetig; seit Anfang der Achtziger-Jahre nahm die Entwicklung einen rascheren Gang an. 1846 kamen erst 3779 Seeschiffe in Hamburg an, im Jahre 1890 wurden 8176 und 1896 schon 10.477 gezählt. Noch gewichtiger werden diese Ziffern, wenn man die Raumgrössen der einzelnen Schiffe vergleicht; im Jahre 1815 betrug der Raumgehalt per Schiff 72 Registertonnen, 1896 615 Registertonnen. Im Jahre 1816 kam der erste Seedampfer in Hamburg an, 1846 liefen 361 Dampfer gegenüber 3318 Segelschiffen ein. Im Jahre 1870 überwog zum ersten Male die Zahl der Dampfer (1910) die der Segelschiffe (1743); im Jahre 1896 wurden 7497 Dampfschiffe und 2980 Segelschiffe gezählt. Eine ähnliche Entwicklung hat die Flussschiffahrt auf der Elbe genommen. In den Jahren 1846 bis 1851 kamen in Hamburg von der oberen Elbe durchschnittlich 3605 Schiffe an, die rund 2 Millionen Doppelcentner Güter brachten; abgegangen sind in diesem Zeitraume durchschnittlich 3473 Fahrzeuge mit 2·5 Millionen Doppelcentnern an Gütern. 1896 kamen 9784 Schiffe von der Oberelbe an mit 20·7 Millionen Doppelcentnern an Gütern; es gingen ab nach der Oberelbe 13.166 Schiffe mit 29·7 Millionen Doppelcentnern an Gütern.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung einer Eisenbahnbau-Section in Jagielnica.) Für die Durchführung des Baues der Linie Czortków—Zaleszczyki wurde mit 1. August in directer Unterstellung unter die k. k. Eisenbahnbauleitung Tarnopol II eine k. k. Eisenbahnbau-Section mit dem Standorte in Jagielnica errichtet.

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Dr. Julius v. Derschatta und im Beisein des als Regierungsvertreter erschienenen Ministerialconcipisten Dr. Hermann Eisl die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Radkersburg - Luttenberg statt. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 900 Stammactien und 795 Prioritätsactien mit 82 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 38.110 Personen (— 973 Personen) und 10.100 t Frachtgüter (+ 694 t) mit einer Einnahme von 11.615 fl. (+ 147 fl.), bezw. 11.228 fl. (+ 996 fl.) befördert. Das Bruttoerträgniss stellte sich auf 25.476 fl. (+ 1319 fl.), das Reinerträgniss auf 9392·09 fl. Hievon wurden zur Deckung des Abganges ex 1895 3098·27 fl., der Rest zur Verzinsung der Forderung der Südbahn-Gesellschaft verwendet, und ergibt sich zur vollständigen Verzinsung der letzteren noch ein Abgang von 6081·18 fl., welcher aus dem Ueberschusse des Jahres 1897 zu decken sein wird. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Julius Neffler und Johann Kutovec wurden wiedergewählt und die Cooptation des kaiserl. Rathes Anton Aichinger bestätigt. Der Antrag betreffend die Aufnahme einer schwebenden Schuld per 3670 fl. für Erweiterungsbauten in Bad Radein gelangte ohne Discussion zur Annahme.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Julius v. Derschatta zum Präsidenten gewählt.

[E.-M.-Z. 10.083/I.]

Unterkrainer Bahnen. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Josef Freiherrn v. Schwegel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Sectionschef Dr. Franz Liharzik die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Unterkrainer Bahnen statt. Bei derselben waren 17 Actionäre erschienen, welche 28.017 Stammactien mit 2800 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 314.262 Personen (gegen 340.311) und 184.390 t Frachten (gegen 169.409 t) befördert. Die Einnahmen aus diesen Verkehren betrugen 592.936·97 fl. (gegen 583.812·26 fl.). Das Reinerträgniss stellte sich auf 214.591·84 fl. Gegenüber dem Erfordernisse des Prioritätendienstes ergab sich ein Abgang von

45.176·33 fl., der bis zur Höhe von 17.749·55 fl. aus den Erträgnissen des Specialreservefonds, in dem Restbetrage von 27.426·78 Gulden durch Garantiezuschuss des Landes Krain gedeckt werden soll. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Josef Freiherr v. Schwegel wurde wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Freiherr v. Schwegel zum Präsidenten und Hofrath Ignaz Konta zum Vicepräsidenten, ferner die beiden Genannten, sowie kaiserl. Rath Johann Murnik, Dr. Emanuel Reif und Dr. Josef Suppan in das Executivcomité gewählt. [E.-M.-Z. 11.471/I.]

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Siemens die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschienen, welche 90.179 Actien mit 919 Stimmen vertraten. Der Bericht des Verwaltungsrathes gedenkt der im abgelaufenen Jahre eingetretenen politischen Verwicklungen, deren Wirkung auf die gesellschaftlichen Linien jedoch mehr als aufgehoben wurde durch die guten Ernten in den Balkanländern und die hiedurch bewirkte vermehrte Ausfuhr sowohl aus der Türkei, als auch aus den anderen Balkanländern. Der Bericht erwähnt, dass der Vertrag wegen Baues des Hafens Dedeagatsch und der Herstellung eines zweiten Geleises der Stadtbahn noch nicht zustande gekommen sei, wie auch wegen der politischen Verhältnisse der Hafenbau in Salonichi und der Ausbau der Quais vor der Station Stambul nicht weiter gefördert, bezw. in Angriff genommen werden konnte. Der Verwaltungsbericht gedenkt ferner auch der von der bulgarischen Regierung in Aussicht genommenen Herstellung einer concurrenzirenden Parallelbahn. Die eingeführten Tarifermässigungen hätten eine bedeutende Verkehrszunahme bewirkt. Der Güterverkehr ist im abgelaufenen Betriebsjahre von 33·364 Millionen Personengüter auf 36·941 Millionen gestiegen. Der Betriebscoëfficient ermässigte sich von 50·88 pCt. auf 48·37 pCt. Auf das Kilometer Bahnlänge ergaben sich die Einnahmen mit 9960 Frcs., die Ausgaben mit 7039 Frcs., die Reineinnahmen mit 2921 Frcs. Der Verwaltungsrath theilte noch mit, dass die Witwe des Gründers der Orientalischen Bahnen, Baronin Hirsch, eine Schenkung von mehr als zwei Millionen Francs zu dem Zwecke gemacht hat, dass die bisherigen Vorsichts- und Unterstützungscassen in eine Casse umgewandelt werden können. Die Reineinnahmen stellten sich auf 2,535.299 Frcs. Hievon wurden 126.764 Frcs. dem Reservefonds zugeführt. Von dem inclusive des Vortrages sich auf 2,547.039 Frcs. erhöhenden Reste wurden 300.000 Frcs. dem Erneuerungsfonds, 500.000 Francs den Extrareserven zugewendet, eine Dividende von 4 pCt. zur Vertheilung gebracht und 147.039 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Gewinnvertheilung wurde in der oben dargestellten Weise beschlossen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Alfred von Kaulla, Ernest May, Carl Morawitz, Graf Isidore Salles und Graf Oswald Thun-Hohenstein wurden wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Theilnahme der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft an den Einrichtungen des Vereines und Aufnahme der Szamosthalbahn in den Verein) Auf die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft werden die Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden. Die Direction der Szamosthalbahn-Actiengesellschaft in Dees ist als Mitglied in den Verein aufgenommen worden.

— (Centralverwaltung für Secundärbahnen [H. Bachstein], Berlin.) Die unter der Betriebsleitung der Centralverwaltung für Secundärbahnen stehenden, dem Vereine gemäss § 6 der Satzungen angeschlossenen Bahnen:

a) Weimar-Berka-Blankenhain,
b) Wutha-Ruhla,
c) Ilmenau-Grossbreitenbach,
d) Hohenebra-Ebeleben,
e) Arnstadt-Ichtershausen,
f) Neubrandenburg-Friedland,
g) die Bregthalbahn und
h) die Kaiserstuhlbahn

sind in ihrem Verhältnisse zum Verein — zufolge bindend gewordenen Beschlusses des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten — als ein einheitliches Unternehmen anzusehen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juli 1897.

Artikel	Lager am 1. Juli	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Juli
	Metercentner			
Weizen	420	202	517	106
Roggen	192	—	—	192
Gerste	752	—	57	695
Hafer	2343	508	661	2190
Malz	991	808	672	1127
Mais	981	388	190	1179
Diverse	1090	1777	1527	2240
Total	7669	3683	3623	7729

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juli 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juli 1897
		vom ersten bis letzten Juli		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	55.805	19.843	20.804	54.844
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	4.179	980	1.125	4.034
Mehl	3.035	207	1.405	1.837
Wein	6.538	2.665	2.711	6.492
Zucker	24.147	11.311	11.333	24.125
Diverse	17.906	4.680	4.230	18.356
Assecuranzwerth . . fl.	2,163.661	772.125	779.171	2,156.615

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juli 1897
		vom ersten bis letzten Juli		
Lagerscheine:				
Stück	17	3	1	19
Versicherungswerth . fl.	25.425	4.165	1.660	27.930
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	3	—	1	2
Versicherungswerth . fl.	5.460	—	1.660	3.800
Lombardbetrag . . . fl.	3.300	—	1.100	2.200

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Juli 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juli 1897
		vom ersten bis letzten Juli		
	In metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	50.918	45.430	36.055	60.293
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	5.306	101	4.790	617
Hafer	26.504	4.431	23.800	7.135
Korn	3.556	—	—	3.556
Gerste	2.301	61	1.161	1.201
Mais	12.603	39.984	6.236	46.351
Diverse	648	853	68	1.433
Assecuranzwerth . . fl.	310.675	233.200	240.500	303.375

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1897	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juli 1897
		vom ersten bis letzten Juli		
Lagerscheine:				
Stück	1	7	2	6
Versicherungswerth . fl.	15.000	67.450	26.200	56.250
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juli 1897				Juli 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	342.731	252.804	283.749	311.786	262.801	279.253	297.546	244.508
Darunter:								
Weizen	85.624	16.324	75.394	26.554	72.289	49.527	96.117	25.699
Roggen	12.402	19.035	27.655	3.782	4.963	30.414	28.962	6.415
Gerste	12.796	1.426	9.306	4.916	35.493	4.072	8.783	30.782
Hafer	51.932	36.452	57.601	30.783	29.209	20.560	41.968	7.801
Mais	131.025	164.302	98.538	196.789	26.921	158.623	94.283	91.261
Hirse	1.542	1.379	742	2.179	1.413	388	644	1.157
Bohnen	3.519	311	798	3.032	3.412	299	372	3.339
Erbsen	9.793	—	933	8.860	943	446	796	593
Malz	333	730	813	250	981	713	509	1.185
Raps	369	2.467	369	2.467	23.678	849	6.616	17.911
Hanfsamen	1.688	146	421	1.413	344	150	101	393
Wicken	1.989	262	439	1.812	1.128	99	249	978
Mehl	5.163	1.154	4.048	2.269	7.191	1.424	2.569	6.046
Kleie	2.018	3.551	324	5.245	69	785	651	203
	320.193	247.539	277.381	290.351	208.034	268.349	282.620	193.763
Spiritus	3.484	—	516	2.968	1.196	—	—	1.196
Zucker	4.689	1.096	1.651	4.134	33.528	5.198	10.382	28.344
Wein	1.402	24	468	958	4.080	470	564	3.986
Oele und Fette	1.358	241	309	1.290	1.952	200	267	1.885
Sonstige Waaren	11.605	3.904	3.424	12.085	14.011	5.036	3.713	15.334
Mittlere Tagesbewegung	19.873 Meter-Centner				21.363 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,575.570	939.325	1,303.785	2,211.110	3,443.745	875.630	1,316.740	3,002.635

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	50	26	26	50	82	9	29	62
Versicherungswerth . . fl.	421.090·—	240.200·—	228.600·—	432.690·—	275.920·—	27.720·—	132.750·—	170.890·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	1	1	1	7	1	1	7
Versicherungswerth . . fl.	5.400·—	5.400·—	5.400·—	5.400·—	23.100·—	2.500·—	2.500·—	23.100·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	2.000·—	2.000·—	2.000·—	11.280·—	1.657·—	1.657·—	11.280·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.)

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. September 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 5, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle a. S. und Magdeburg, sowie der Arnstadt-Ichtershausener und Ruhlaer Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn andererseits in Kraft, durch welchen das bisherige Tarifheft 5 vom 1. September 1894 nebst Nachtrag I zur Aufhebung gelangt. Der neue Tarif enthält Frachtsätze für Güter des Specialtarifes III und folgende Ausnahmetarife: Nr. 1 Braunkohlen, Braunkohlenbriquetts, Braunkohlencoaks; Nr. 2 Kupfervitriol; Nr. 3 Rohkupfer; Nr. 4 Thon, Porzellanerde, Steine, gebrannt. Die bei einzelnen Frachtsätzen des Specialtarifes III und bei den Ausnahmetarifen Nr. 2 und 3 eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 16. October 1897 ab.

Abzüge des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0·15 Mark = 18 Heller für das Stück käuflich zu erhalten.

Wien, am 20. August 1897. [603]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Potsdam.

Am 1. October 1897 kommen im vorbezeichneten Verbande sämmtliche im Tarife Theil II, Heft 3, vom 10. December 1892 nebst Nachträgen enthaltene Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Potsdam der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin in Folge Uebernahme dieser Station mit zum Theil ermässigten, zum Theil erhöhten Frachtsätzen in den Ostdeutsch-Ungarischen Verband zur Aufhebung.

Wien, am 18. August 1897. [604]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 69 vom 17. Juni 1897, Seite 261, verlautbarte neue Tarif für den angeführten Personenverkehr tritt erst mit dem **1. October 1897** in Kraft.

Wien, am 20. August 1897. [605]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 19. August 1897, Seite 1701, 7. Zeile von unten soll es anstatt 1. September 1897 richtig **1. October 1897** heissen.

Wien, am 20. August 1897. [606]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Druckfehler-Berichtigungen.

In dem im Verordnungs-Blatte Nr. 94 vom 14. August 1897, sub Pos. 574, verlautbarten, mit 1. September 1897 in Kraft tretenden Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr ist auf Seite 12 unter „Bedingungen" in Zeile 2 die Seitenzahl 11 auf **14** abzuändern; desgleichen ist auf Seite 15 der Frachtsatz der Schnitt-Tafel I von Radzionkaugrube, Gruppe A, beim Course a) von 129·6 auf **109·6** Heller zu berichtigen.

Wien, am 16. August 1897. [607]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung des I. Nachtrages.

Mit 1. October 1897 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Juni 1896 giltigen Tarife für den oben angeführten Verkehr in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 kr. österr. Währ. erhältlich.

Wien, am 18. August 1897. [608]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Steiermärkische Landesbahnen.

III. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurlinien (Auflage 1894).

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 gelangt zu den obgenannten Sonderbestimmungen und Tarifen ein III. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält geänderte Bestimmungen für den Transport von Gütern.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betreffenden Betriebsleitungen und bei den betriebführenden Verwaltungen zum Preise von 1 kr. ö. W. bezogen werden.

Wien, am 16. August 1897. [609]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens des steiermärkischen Landesausschusses.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1515	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hermagor	Triest-Stadt k.k.St.B. Triest-Freihafen k.k.St.B. und Triest-St. Andrea	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	49 kr. = 98 h	80 h	18 h	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die im Vrdgs.-Bl. Nr. 150 vom 31. December 1896 unter fortlaufender Nr. 2835 publicirten Frachtsätze einbezogen worden
1516	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr.-ungarischen Eisenbahnen	Woronienka, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bregenz transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nebenstehende Frachtsätze finden Anwendung: a) Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter. b) Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	Vom 25. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 350		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten auch bei Unterbrechungen des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in den Stationen Wien transit (Rangirbahnhof), Salzburg, Eben, Schladming, St. Johann im Pongau, Taxenbach, Bruck-Fusch, Hopfgarten, Wilten, Zirl, Feldkirch, München und Kempten nach Massgabe der im Tarife, Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 unter Ziffer IX enthaltenen Bestimmungen
					Buchs transit					346				
					Lindau transit					350				
					St. Margrethen transit					350				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1517	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus aus Position A-35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Baszina Bełz Bogdanówka-Kamionka Borki wielkie Brody Buczacz Czarna Czernowitz Czortków Dembica Hadyńkowce Hliboka Husiatyn Itzkany Jaślany Kalinowszczyzna Kolomea Kopyczyńce Korczów bei Uhnów Krasne Krystynopol Lemberg Lemberg-Podzamcze Maxymówka Monasterzyska Niźniów Ostrów bei Sokal Ottynia Podwołoczyska Przemyśl Przeworsk Rawa ruska Rozwadów Sokal Stanislau Tarnobrzeg Tarnopol Tarnów Tłumacz-Pałahicze Tyśmienica Volksgarten Wieliczka Zabłotce Zborów Złoczów Zuczka	Hruschau	Aufgabe als Frachtgut, sowie Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 28. August 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Sätze	Heller 213 242 322 309 284 343 146 360 360 150 364 372 377 398 167 356 330 368 238 267 250 246 250 318 330 322 246 314 326 204 183 225 192 255 305 179 305 137 314 309 360 108 280 288 280 356		Im Kartirungswege		
1518	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle, mineralische	Bruch Wiesa-Oberleutensdorf	Reitzenhain transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen mit directen Frachtbriefen von Bruch oder Wiesa-Oberleutensdorf nach solchen sächsischen und norddeutschen Stationen, welche auf Grund der Leitungsvorschriften zum Böhmisch-Sächsischen Kohlentarife vom 1. April 1896 und zum Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarife vom 1. November 1896 ausschliesslich über Moldau instradirt. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 25. August 1897 bis auf Weiteres, längstens bis zur Behebung der Verkehrsstörung auf der Route via Moldau	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	25·3 kr. 23·3 kr.	34·1 Pfg. 31·1 Pfg.	Differenz	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1519	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, der Position G—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Neusattl	Szekesfehervar	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Besteht keiner	266 Heller		Im Kartirungswege		
1520	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schwefelkies aus Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf-, bezw. Abladens der Sendungen durch die Arbeitskräfte des Absenders, bezw. Empfängers	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897		Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Gorlice			Localtarif der k. k. St.B.	210	138·8	71·2			
					Saybusch-Zabłocie			Localtarif der k. k. St.B.	242	170·8	71·2			
					Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.			Ost-Nordwest-Oesterreichischer, bezw. Galizisch-Wiener Eisenbahnverband	Besteht kein directer Tarif	281·8				
					Hrastnigg					354·8				
					Hruschau					182·8				
					Kralup					271·8				
					Kolin					255·8				
					Liesing					256·8				
					Lundenburg					224·8				
					Peček					257·8				
					Petrowitz					178·8				
					Stupno-Břas					299·8				
					Schönweid (chemische Fabrik)					255·8				
1521	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl	Triest und Fiume		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Kartirung		Die in den Verordnungsblättern Nr. 1 vom 2. Jänner 1897 unter fortlaufender Nr. 42 für die Relation Triest und Fiume—Kufstein transit, und Nr. 32 vom 18. März 1897 unter fortlaufender Nr. 751 veröffentlichten Begünstigungen werden hiedurch aufgehoben
					Hergatz				33·22	29·87	3·35			
					Immenstadt				35·20	31·25	3·95			
					Kempten				36·10	31·68	4·42			
					Landsberg				Besteht kein directer Satz	28·75	Variabel			
					München C.B.				30·21	26·34	3·87			
					München O.B.				29·82	25·95	3·87			
					München S.B.				30·00	26·13	3·87			
					Oberreitnau				32·58	29·40	3·18			
					Oberstaufen				34·47	30·87	3·60			
					Pasing				31·57	26·69	4·88			
					Röttenbach b. L.				33·91	30·50	3·41			
					Rosenheim				27·46	25·95	1·51			
			Reis		München C.B.				30·93	27·63	3·30			
					München O.B.				30·42	27·12	3·30			
					München S.B.				30·65	27·35	3·30			
					Kempten				33·59	32·85	0·74			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
1522	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Krystallisirte Soda, Glaubersalz (Pos. 8-24 der Güterclassification), Salz- und Schwefelsäure (Pos. 8-14 der Güterclassification)	Aussig St.E.G.	Wien St.E.G. und K.F.N.B. loco	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Anhang zu den Tarifen für den österr. Eisenbahnverband	208	162	46	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Die Frachtsätze nach Wien Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B. transit finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach ungar. Stationen zur Aufgabe gebracht werden
				Aussig Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B. loco				208	162	46			
				Schreckenstein	Wien St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B. loco				208	162	46			
				Aussig St.E.G.	Wien St.E.G. und K.F.N.B. transit				208	138	70			
				Aussig Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B. transit				208	138	70			
				Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B. transit				208	138	70			
1523	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Ziegel der Position Z-1 laut Tarif-Theil I	Smiritz		Unter Aufrechthaltung der laut des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. für den Ausnahmetarif 3 fixirten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Trautenau				16·2	14·5	1·7			
					Trübenwasser				17·3	15·6	1·7			
					Freiheit-Johannisbad				18·4	16·7	1·7			
1524	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle,	Aussig (St.E.G.)	der Ladestelle Doxan (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		10·5 kr.		Im Kartirungswege		
1525	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Braunau (St.E.G.) oder vice versa	Wien-Praterquai (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 410 Heller b) 360 „		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Die vorstehenden Wagenladungssätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I, zum Theil aus Gütern anderer Wagenladungsclassen bestehen. Falls sich jedoch die Frachtberechnung für die Einzelgüter niedriger stellen sollte, findet letztere Anwendung. Auf explosive Gegenstände finden die vorstehenden Frachtsätze keine Anwendung.

Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, Abschnitt B III, Seite 125—127, sub α und β, angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgüter der Classe I, bezw. der Classen I und II etc. hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die obigen Wagenladungssätze angewendet werden.

Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungssätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1526	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisen und Stahl, alt etc. der Pos. E—9 der Güterclassification des Tarifes Theil I	sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Krompach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		0·24 Heller Einheitssatz pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet 4 Heller Mgb. pro 100 kg und die ungar. Trpst.		Im Kartirungswege		
1527	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Trockene Bierhefe, in Säcken bis zu 50 kg per Stück verpackt, als Eilgut	Prag Staatsbahnhof (via Brünn-Lundenburg)	Pernhofen-Wulzesbofen	Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	686·5 kr. = 1373 Heller	541·4 Heller	831·6 Heller	Im Kartirungswege		
1528	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Dampfkessel und Maschinentheile (Pos. D—4, bezw. Pos. E—7 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893)	Brünn-Nordbahnhof	Friedek-Mistek	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen:	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	51·4 kr. = 102·8 Heller	96·2 Heller	6·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Friedek-Mistek als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Friedek-Mistek verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	
			2. Maschinen und Transmissionen			Aufgabe in beliebigen Mengen:			113 kr. = 226 Heller	130·2 Heller	95·8 Heller			
						Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Friedek-Mistek bestimmt sein.								
1529	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohlen		Gaswerk Erdberg	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bei einem Coursstande von: 165/169 Heller	169 und darüber Heller	Im Kartirungswege		
				Zabrze-Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube						118·4	117·8			
				Ludwigsglück						119·2	118·7			
				Orzesche						112·4	112·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1530	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Der untenstehenden Tarifclassen	Siehe Tabelle*)		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 25. August 1897 (insoweit Tariferhöhungen eintreten, v. 6. October 1897) bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif für den Oesterreich.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894	Verschieden	Siehe Tabelle*)		Im Kartirungswege		Hiedurch treten die im Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 des Tarifes für den Oesterr.-ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband enthaltenen bezügl. Frachtsätze für den Verkehr mit Franzensbad ausser Kraft

Im Verkehre zwischen Franzensbad (Bayer. St.B.) und	Eilgut	Stückgutclasse I	Stückgutclasse II	Wagenladungsclasse A₁	Wagenladungsclasse B	Ausnahmeclasse C₁	Ausnahmeclasse C₂	Ausnahmeclasse A₂	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Hellern (Kronenwährung)										
Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen											
Budweis	836	318	266	181	167	255	234	178	167	133	87
Kasniau	488	188	162	113	106	151	140	110	105	86	63
Marienbad	166	*)66	*)58	*)45	—	58	48	—	39	33	29
Mies-Kladrau	296	—	—	*)73	68	96	86	70	67	55	45
Nürschan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*)59
Pilsen	—	*)152	*)130	*)93	—	—	—	—	85	*)69	*)53
Pisek	708	270	226	157	146	218	200	154	145	117	79
Rokitzan	456	176	152	107	100	141	130	104	99	82	*)59
Staab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*)63
Wodňan-Čičenice (vormals Wodnian)	740	282	236	163	152	228	208	160	151	121	81

*) Giltig ab 25. August 1897. Im Uebrigen giltig ab 6. October 1897.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
29	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	42		K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reis, Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Kufstein trans.	27. August 1897	
30	Nr. 32 vom 18. März 1897	751		K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Rosenheim	27. August 1897	
31	Nr. 80 vom 13. Juli 1897	1330		Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Eisen u. Stahl, alt etc. der Pos. E—9 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Den im Ausnahme-Tarife V unseres Localtarifes angeführten Stationen	Krompach	Am dritten Tage nach Erscheinen dieser Publication	Für die in Rede stehenden Artikel sind in der vorliegenden Nummer billigere Frachtsätze verlautbart

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Klein-Schwechat** der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf gelangt ein **neues Aufnahmsgebäude** und eine **neue Locomotivremise sammt Nebenanlagen** zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von 60.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe, im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **6. September 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre financielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahnen-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen

Wien, im August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz gelangt die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Petersdorf-Ullersdorf der Linie Hohenstadt—Zöptau im annäherungsweisen Kostenbetrage von 15.500 fl. ö. W. zur Ausführung, und es werden die bezüglichen Bauherstellungen an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Der genannte Bau wäre im heurigen Jahre noch unter Dach zu bringen.

Der Projectsplan, die Bedingnisse und die Baubeschreibung erliegen in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau in der Zeit vom 20. August bis 30 August l. J. zur Einsicht auf, woselbst Offertformularien erhältlich sind. Das Offert, sowie das Vadium, welches 775 fl. ö. W. beträgt und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat, sind bis spätestens **31. August 1897, 12 Uhr Mittags,** ersteres versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes Petersdorf-Ullersdorf" versehen, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen und werden am genannten Tage um 3 Uhr Nachmittags eröffnet werden. Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnung beizuwohnen. Der Offertleger hat bis 15. September l. J. im Worte zu verbleiben.

Fahr- oder Frachtbegünstigungen werden dem Unternehmer anlässlich dieses Baues nicht gewährt. Bei der Offertbehandlung werden nur jene Offerenten berücksichtigt, welche ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der ihnen zu übertragenden Bauherstellungen nachzuweisen vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, am 16. August 1897.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. **Wien, 24. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 18. August 1897,*) enthaltend eine Abänderung der mit der Verordnung vom 12. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 190, erlassenen Bestimmungen über die Beförderung von gefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der Elbe von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze.

Auf Grund einer mit der kaiserlich deutschen Regierung getroffenen Abmachung wird hiemit unter Aufhebung des dritten Absatzes des § 20 der Verordnung vom 12. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 190, betreffend die Beförderung von gefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der Elbe von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze, verordnet wie folgt:

Gemische von Schwefelsäure und Salpetersäure dürfen nur in luftdicht geschlossenen schmiedeisernen Gefässen und nur dann befördert werden, wenn

1. in den Gemischen

a) bei einem Gehalte von 80 Percent und darüber Schwefelsäure-Monohydrat mindestens auch 1 Percent Salpetersäure-Monohydrat,

b) bei einem Gehalte von 67 Percent und darüber Schwefelsäure-Monohydrat mindestens auch 5 Percent Salpetersäure-Monohydrat,

c) bei einem Gehalte von 62·5 Percent und darüber Schwefelsäure-Monohydrat mindestens auch 30 Percent Salpetersäure-Monohydrat

enthalten sind;

2. kein Nitroglycerin oder Glycerin vorhanden ist.

Ausgeschlossen von der Beförderung in schmiedeisernen Gefässen ist reine Schwefelsäure jedweder Concentration.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit Seilbetrieb von Gossensass auf die Amthorspitze (Hühnerspiel).

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hotelier Ludwig Gröbner in Gossensass (Tirol) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit Seilbetrieb von Gossensass auf die Amthorspitze (Hühnerspiel) im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. August 1897. Z. 11.737/I.

---

*) Enthalten in dem am 21. August 1897 ausgegebenen LXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 191.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, kann auf eine vor seiner Wirksamkeit entstandene Collision zwischen einem Bergbau und einer vorher ausgeführten Eisenbahnanlage nicht angewendet werden.

Zur Entscheidung über die Entschädigungsansprüche des Bergbau-Unternehmers gegen die Eisenbahn sind in solchen Fällen die Gerichte competent.

(Entscheidung vom 17. März 1897, Z. 2463.)

Auf Grund der politischen Begehung der von der Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn herzustellenden Theilstrecke zwischen Ladowitz und Bilin wurde im Jahre 1872 bestimmt, dass die unterirdischen Bergbaue des Amalien-Grubenfeldes den beiderseitigen Sohlenenden der Bahn nur bis auf 8 Klafter nahe gerückt werden dürfen und dass die diesfälligen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, massgebend bleiben müssen.

Als der Abbau bis zum Bahnkörper gediehen war, wurde mit Erlass der Statthalterei vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, auf Grund commissioneller Erhebungen der definitive Schutzpfeiler mit der durchschnittlichen gleichen Breite von 31·5 m von der Mitte des Bahnkörpers nach jeder Seite gemessen in der Strecke vom Eintritte des genannten Bahnkörpers in das Amalien-Grubenfeld in km 244·9 bis zum Austritte aus demselben in km 245·3 festgesetzt. Deshalb klagte nun der Besitzer des Amalien-Grubenfeldes das k. k. Aerar als Eigenthümer der Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn auf Zahlung eines Schadenersatzes von 37.331 fl. 90 kr. c. s. c.

Die Finanzprocuratur erhob die Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte mit der Begründung, dass die eingeklagte Ersatzforderung nach den eigenen Anführungen der Klage auf dem Titel der Enteignung beruht, weshalb die Bestimmung des § 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, Anwendung finde, nach welcher der ordentliche Rechtsweg zur Geltendmachung derartiger Ansprüche ausgeschlossen sei.

Das k. k. Landesgericht Prag wies mit Urtheil vom 4. August 1896, Z. 32.853, die Einwendung der Unzuständigkeit zurück und das k. k. Oberlandesgericht in Prag bestätigte dieses Urtheil mit dem Erkenntnisse vom 25. November 1896, Z. 22.030. In den Entscheidungsgründen wird insbesondere Folgendes ausgeführt:

Das Amalien-Grubenfeld VIII bis XI, Gemeinde Ladowitz, wurde sammt Ueberschaar verliehen am 17. Jänner 1863. Die politische Begehung der von der Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn herzustellenden Theilstrecke zwischen Ladowitz und Bilin erfolgte am 26. Juni 1872. Es ist also der Fall, dass eine projectirte Eisenbahn über ein bereits verliehenes Grubenfeld geführt werden sollte, bezw. nachträglich geführt wurde, vorhanden. Bei dieser politischen Begehungscommission im Jahre 1872 wurde in meritorischer Beziehung bestimmt, dass als Schutzmauer für jede dieser Bahnlinien ein Schutzpfeiler in der Art bestimmt wird, dass an den beiderseitigen Sohlenenden der Bahn nur bis 8 Klafter dem Kohlenabbau nahe gerückt werden darf. Diese Bestimmung war aber nur eine provisorische, weil über den Umfang des dadurch beschränkten Bergbaubetriebes erst nach genauer markscheiderischer Aufnahme abgesprochen werden kann, wenn nämlich der Bergbau der Sohle des Bahnkörpers nahe gerückt sein wird. Als der Bergbau dem Bahnkörper nahe gerückt war und das Vorhandensein, sowie die Mächtigkeit des Kohlenflötzes beurtheilt werden konnte, hat nun, wie zugestanden, die k. k. Statthalterei mit Erlass vom 27. Juli 1891, Z. 107.984, definitiv die Breite des Schutzpfeilers mit 31·5 m bestimmt, und weil der Bergbau zu Gunsten der Bahn sich die Beschränkung im Kohlenbau gefallen lassen musste, so verlangt der Bergbau-Unternehmer vom Bahneigenthümer die Entschädigung, und zwar mittelst ordentlicher Klage im Rechtswege. Dagegen erhebt die k. k. Finanzprocuratur in Vertretung des Eisenbahn-Aerars als Eigenthümer der Bahn die Einwendung der Incompetenz des k. k. Landesgerichtes Prag und der Gerichte überhaupt. Diese Einwendung ist aber völlig unhaltbar und im Gesetze nicht begründet; denn nachdem es zweifellos ist, dass zwischen Bergbau und Bahnanlage die Collision schon im Jahre 1872 vorhanden war, und schon damals ein provisorischer Schutzpfeiler ermittelt worden ist, so ist dermalen, nachdem erst im Jahre 1891 die Mächtigkeit dieses Schutzpfeilers definitiv bestimmt werden konnte, der Fall des § 30 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, nicht gegeben, weil dieses Gesetz nicht rückwirkt und auf frühere Fälle nicht angewendet werden kann. Es ist also vollkommen richtig, dass im Jahre 1891 blos definitiv durchgeführt wurde, was im Jahre 1872 bereits provisorisch angeordnet worden war.

Uebrigens sind auch in jenen Fällen, wo dieses Gesetz Anwendung findet, zum Abspruch über die Entschädigungshöhe nur die Gerichte berufen, wenngleich dieselben ausser dem ordentlichen Rechtswege und in anderer Form und auch ohne an die processuale Beweisregel oder den Sachverständigenbefund gebunden zu sein, erkennen. Dass also die Gerichte überhaupt incompetent wären, ist aus diesem Gesetze nicht zu entnehmen.

Dass das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ein Enteignungsrecht nicht kannte, und dass erst die Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, Bestimmungen über Enteignung und Entschädigung für den Fall enthält, wenn zwischen Eisenbahn und Bergbaubetrieb eine Collision entsteht, hat schon der erste Richter klar dargelegt.

Nun bestimmt der § 7 der bezogenen und hier massgebenden Ministerialverordnung, dass, wenn der Bergbau-Unternehmer sich eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der projectirten Eisenbahn gefallen lassen muss, ihm der Bahnunternehmer eine angemessene Entschädigung zu leisten hat; nur bestimmt dieser Paragraph nicht, wie diese Entschädigung zu ermitteln sei.

Nach der Analogie des § 8 kann allerdings nicht deducirt werden, dass auch nach § 7 dieser Ministerialverordnung die Gerichte nach Massgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden haben, weil der § 8 nur den Fall der Collision zwischen bereits bestehendem Bergbau und schon angelegter Eisenbahn regelt, während die §§ 6 und 7 sich blos auf den Fall von projectirten Bahnen beziehen. Hat aber nach §§ 6 und 7 der Ministerialverordnung der Bergbau-Unternehmer einen Entschädigungsanspruch, und wird nicht gesagt, in welcher Weise dieser Anspruch auszutragen sei, so ist es selbstverständlich, dass über solche Entschädigungsansprüche nur im ordentlichen Rechtswege abgesprochen werden kann, weil dies die Regel ist und eine Ausnahme von dieser Regel aus der bezogenen Ministerialverordnung nicht hervorgeht.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 17. März 1897, Z. 2463, der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde des k. k. Aerars keine Folge, weil eine Nullität nicht vorhanden ist und die angefochtenen gleichförmigen Entscheidungen auch eine offenbare Ungerechtigkeit nicht erkennen lassen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Aschach - Rohrbach. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. August die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Josef Zaunegger in Grieskirchen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Aschach a. d. Donau der Wels-Aschacher Localbahn über Obermühl zur Station Rohrbach der Mühlkreisbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 6907/I.]

Projectirte Localbahn Tischnowitz - Saar. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. August die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Baron Oskar Lazarini in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tischnowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bystritz und Neustadtl nach Saar zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 8529/I.]

Projectirte Localbahn Plowitz-Rožmital. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Gemeindevorstehern in Blowitz, Bremporitschen und Rožmital vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Blowitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger zum Anschlusse an die Station Rožmital der concessionirten, jedoch noch nicht zum Baue gelangten Localbahn Březnitz-Rožmital im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 10.698/I.]

Projectirte Localbahn Schluckenau-Schland. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Schluckenau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schluckenau der Linie Rumburg—Nixdorf der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft nach Schland zum Anschlusse an die gleichnamige Station der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, und zwar bezüglich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecke die Trassenrevision anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 12.664/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahn Minden-Uchte.) Dem Kreise Minden ist zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Minden nach Uchte eine Staatsbeihilfe in Form eines Darlehens von einem Drittel des Anlagecapitals ohne die Kosten des Grunderwerbes bis zum Meistbetrage von 500.000 Mk. zu 2 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen zu 2 pCt. von den getilgten Darlehensbeträgen mit der Massgabe in Aussicht gestellt, dass der Zinsfuss des Darlehens sich bis zu 3·5 pCt. erhöht, sobald und soweit der Reingewinn der Kleinbahn $3^2/_3$ pCt. des Anlagecapitals ohne die Kosten des Grunderwerbes übersteigt. Die Provinz Westphalen unterstützt das Unternehmen ebenfalls durch Gewährung eines Darlehens von einem Drittel der anschlagsmässigen Kosten einschliesslich des Grunderwerbes bis zum Meistbetrage von 535.000 Mk. zu 2·5 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen zu dem von der Provinz an die Landesbank zu zahlenden Zinssatze (zur Zeit $3^5/_8$ pCt.). Den Rest des auf 1,500.000 Mk. veranschlagten Kostenbetrages gedenkt der Kreis im Wege einer Anleihe aufzubringen.

— (Kleinbahnproject St. Goarshausen-Oberlahnstein.) Einer zu bildenden Actiengesellschaft ist eine Staatsbeihilfe in Form der Betheiligung an der Aufbringung des Grundcapitals für die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von St. Goarshausen über Nastätten nach Zollhaus mit Abzweigung nach Oberlahnstein durch Uebernahme von 500.000 Mk. Actien lit. B unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass der Bezirksverband des Regierungsbezirkes Wiesbaden einen gleich hohen Betrag Actien lit. B übernimmt und aus dem Reingewinn des Unternehmens die Actien lit. A im Gesammtbetrage von 3,250.000 Mk. nur eine Dividende bis zu 3·5 pCt. vorweg bekommen, demnächst die Actien lit. B eine Dividende bis zu 1·5 pCt., sodann wieder die Actien lit. A eine Dividende bis zu 0·5 pCt., demnächst die Actien lit. B. wieder eine Dividende bis zu 1·5 pCt. und schliesslich die Actien lit. C im Gesammtbetrage von 250.000 Mk. eine Dividende bis zu 2 pCt erhalten, ein weiterer Reingewinn aber gleichmässig auf alle Arten von Actien vertheilt und dem Staate zur Sicherung seiner Interessen eine angemessene Einwirkung auf den Bau und Betrieb eingeräumt wird. Der erforderliche Grund und Boden wird Seitens der betheiligten Kreise, dem Kreise St. Goarshausen und dem Unterlahnkreise, der Unternehmerin kostenfrei überwiesen, wofür ersterer 150.000 Mk. und letzterer 100.000 Mk. Actien lit. C erhält. Das Grundcapital der zu bildenden Actiengesellschaft ist auf 4,500.000 Mk. bemessen; dasselbe soll eingetheilt werden in 3,250.000 Mk. Actien lit. A, 1,000.000 Mk. Actien lit. B und 250.000 Mk. Actien lit. C. Die Actien lit. A sind für die als Bau- und Betriebsunternehmerin auftretende Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft zu Berlin bestimmt, die Actien lit. B je zur Hälfte für den Bezirksverband des Regierungsbezirkes Wiesbaden und den Staat, die Actien lit. C für die genannten beiden Kreise. Die Kleinbahn, deren planmässige Länge 71·75 km beträgt, soll eine Spurweite von 0·750 m erhalten und mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden.

— (Kleinbahnprojecte.) Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin wird der Bau folgender Kleinbahnen in der Weichselniederung geplant:

1. von Tiegenhof über Stobbendorf, Holm, Lakenwalde, Fürstenwerder, Bärwalde und Baarenhof nach Schöneberg;
2. von Ladekopp über Tiege nach Orloff;
3. von Neuhof nach Rothebude;
4. von Herrengrebin über Zugdamm und Wossitz nach Gemlitz;
5. von Gross-Zünder über Letzkau zur Weichsel, und
6. von Lakenwalde oder Fischerbabke nach Steegen.

Ausserdem beabsichtigt die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft, die den Zuckerfabriken Neuteich und Liessau gehörenden schmalspurigen Rübenbahnen von Lindenau über Neuteich nach Neukirch nebst Abzweigungen und von Mielenz nach Liessau anzukaufen und im Zusammenhange mit den von ihr in der Weichselniederung zu bauenden Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr zu betreiben.

Preussen. (Prüfung der Bauausführung von Privateisenbahnen.) Die Prüfung der planmässigen Herstellung der Allerhöchst concessionirten Privateisenbahnen bleibt nicht bis zur landespolizeilichen und eisenbahntechnischen Abnahme ausgesetzt, sondern wird schon während der Bauausführung auf Grund der Concessionsurkunde, sowie der Seitens des Herrn Ministers getroffenen Festsetzungen und Weisungen insoweit überwacht, dass Abweichungen, welche die Betriebssicherheit oder die bedungene grösste Leistungsfähigkeit der Bahn in Frage stellen oder aus sonstigen Gründen unzulässig erscheinen, rechtzeitig verhindert oder ohne Verzug noch vor der Inbetriebnahme der Bahn beseitigt werden können. Zu diesem Zweck hat der Minister der öffentlichen Arbeiten nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." die Eisenbahncommissäre ersucht, den ihrer Aufsicht unterstellten Verwaltungen von Privateisenbahnen aufzugeben, vierteljährlich, geeigneten Falls in besonders zu bestimmenden kürzeren Fristen, über den Fortgang des Baues neuer Eisenbahnen an sie kurz zu berichten. In den Berichten haben die der staatlichen Aufsichtsbehörde verantwortlichen Vorstände die von ihnen zu vollziehende ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass die Bauausführung genau nach den genehmigten Plänen und unter Beachtung der Bestimmungen der Concessionsurkunde, sowie der von der Aufsichtsbehörde getroffenen Festsetzungen und Weisungen erfolgt ist.

Schweiz. (Eröffnung neuer Bahnlinien im Jahre 1896 und Ausdehnung des Bahnnetzes Ende 1896.) Während des Jahres 1896 wurden 12 Bahnlinien für den Betrieb eröffnet: 5 Schmalspurbahnstrecken, 6 Tramwaybahnen und 1 Seilbahn. Die Baulänge dieser neuen Linien beträgt 77·84 km; davon ist der Betrieb der Tramway der Landesausstellung mit dieser selbst wieder geschlossen worden. Ausserdem wurde auf folgenden Bahnstrecken mit zusammen 74·947 km Länge der zweispurige Betrieb eröffnet:

Osogna-Bellinzona	am 19. April	mit 12.929 km	Betriebslänge
Zürich-Wiedikon-Thalweil	„ 31. Mai	„ 9·592	„
Biasca-Osogna	„ 1. Juni	„ 6·167	„
Zollikofen-Herzogenbuchsee	„ 1. „	„ 32·041	„
Cossonay-Daillens	„ 1. „	„ 4·921	„
Fluelen-Altorf	„ 25. November	„ 2·958	„
Altorf-Erstfeld	„ 6. December	„ 6·339	„

Im Jahre 1897 soll auf folgenden Bahnstrecken das zweite Geleise dem Betriebe übergeben werden: Fluhmühle—Luzern, Bülach—Eglisau, Renens—Bussigny und St. Maurice—Paluds; im Stadium der Projectirung befinden sich die Strecken: Cully—Lausanne, Auvernier—Neuchâtel, Lausanne—Palézieux. Mit der Aufstellung eines Programmes für die Erstellung weiterer zweiter Geleise befasst sich das Departement.

Die Betriebslänge der schweizerischen Eisenbahnen betrug am Ende 1896 3,787.142 km, welche sich vertheilen wie folgt:

Schweizerische Hauptbahnen	2,724.770 km
Ausländische Bahnen auf Schweizer Gebiet	63.487 „
Uebrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	294.118 „
Schmalspurbahnen	370.070 „
„ mit Zahnstrecken	141.131 „
„ „ elektrischen Motoren	7.427 „
Zahnradbahnen	79.082 „
Tramways	89.935 „
Seilbahnen	17.122 „
Davon werden zweispurig betrieben:	
Normalbahnen	506.411 km

— (Fahrpark der Eisenbahnen im Jahre 1896.) Die Aenderungen im Fahrpark der schweizerischen Bahnen während des abgelaufenen Jahres waren folgende:

An Normalbahn-Locomotiven wurden 18 Stück ausrangirt und 32 Stück neubeschafft, so dass der Zuwachs 14 Stück beträgt; bei den sonstigen Bahnen wurden 8 Locomotiven neubeschafft. Der Bestand an Locomotiven Ende 1896 beträgt für Normalbahnen 825 Stück, für sonstige Bahnen 199, zusammen 1024 Stück.

An Personenwagen wurden für Normalbahnen 37 Stück ausrangirt und 76 Stück neubeschafft, was einen Zuwachs von 39 Stück ergibt; für sonstige Bahnen 1 Stück ausrangirt und 79 neubeschafft; Zuwachs 78 Stück. Der Bestand an Personenwagen zu Ende 1896 beträgt:

	Achsen	Plätze
Normalbahnen	5371	96.957
Schmalspurbahnen	890	12.659
Elektrische Bahnen	266	3.954
Zahnrad- und Seilbahnen	330	5.350
Tramways	248	3.932
Zusammen	7105	122.852

An Bahnpostwagen waren vorhanden: zweiachsige 151, dreiachsige 61, im Ganzen 212 Stück, wovon 6 für 1 m Spurweite; an Gepäckswagen für Normalbahnen 850 Achsen, für sonstige Bahnen 90, zusammen 940 Achsen; an Güterwagen für Normalbahnen 21.748 Achsen, für sonstige Bahnen 927, zusammen 22.675 Achsen.

— (Unfälle auf den Eisenbahnen im Jahre 1896.) Die Unfälle im Eisenbahnbetriebe im Jahre 1896 vertheilten sich wie folgt:

	1896	1895
Entgleisungen auf Stationen	46	45
„ „ offener Bahn	18	30
Zusammenstösse in den Stationen	25	33
„ auf offener Bahn	—	3
Sonstige Unfälle	936	851

Die Anzahl der Entgleisungen und der Zusammenstösse ist gegenüber dem Vorjahre um je 11 zurückgegangen, dagegen haben sich die Unfälle, von denen Menschen betroffen wurden, auch dieses Jahr wieder vermehrt; an der Vermehrung participiren hauptsächlich die Nordost- und die Centralbahn, erstere mit 39, letztere mit 56 Unfällen. Bei der Jura-Simplonbahn haben sich die Tödtungen um 10 vermehrt, während die Verletzungen um 37 zurückgegangen sind. Die Unfälle in Folge Ausgleitens, Fehltretens beim Auf- und Absteigen von Fahrzeugen haben zugenommen, und ist namentlich der Unvorsichtigkeit des Absteigens von im Laufe befindlichen Zügen eine grössere Anzahl von Reisenden zum Opfer gefallen. Wesentlich vermehrt haben sich die Unfälle in Folge unvorsichtigen Ueberschreitens der Geleise Seitens dritter Personen und die Augenverletzungen in Folge Funkenwurfes der Locomotiven, percentual verringert die beim Aus-, Ein- und Umladen von Gütern stattgehabten Unfälle, sowie diejenigen, die verschiedenen anderen Ursachen, bezw. mehr oder weniger unglücklichem Zufall zuzuschreiben sind. Die sämmtlichen Unfälle hatten 66 Tödtungen (gegen 47 im Vorjahre) und 842 Verletzungen (gegen 797 im Vorjahre) von Personen zur Folge.

Die letzte der Entschädigungsforderungen aus dem im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfall bei Mönchenstein ist im Jahre 1896 erledigt worden, und stellt sich nun die Gesammtsumme der Entschädigungen wie folgt:

449.243·75 Frcs.	einmalige Entschädigung und
13.638·— „	jährliche Rente an die Hinterlassenen der 72 Getödteten,
843.199·39 „	einmalige Entschädigung und
17.800·— „	jährliche Rente an 180 Verletzte.

Der gleichen Jahres bei Zollikofen stattgehabte Eisenbahnunfall ist bis auf einen Fall erledigt, und sind bis dahin bezahlt worden:

165.971·52 Frcs.	einmalige Entschädigung und
6.900·— „	jährliche Rente an die Hinterlassenen der sämmtlichen 18 damals Getödteten,
455.287·39 „	einmalige Entschädigung und
4.929·— „	jährliche Rente an 123 Verletzte.

Im Jahre 1896 ist auch die letzte der aus der Katastrophe des Dampfers „Montblanc" auf dem Genfer See im Jahre 1892 resultirenden Entschädigungsforderungen erledigt worden, und stellt sich die Gesammtsumme der ausbezahlten Entschädigungen auf 360.416·15 Frcs. für 26 getödtete und eine verletzte Person.

Frankreich. (Projectirter Bau einer Eisenbahn im Montblanc-Gebiet und auf den Montblanc.) Die Interessenten des Montblanc-Gebietes (Departement Savoyen) haben den Bau mehrerer auf den Montblanc und dessen Ausläufer führenden Eisenbahnlinien, sowie einen neuen Anschluss an die angrenzenden Schweizer Bahnen in Aussicht genommen, und zwar:

a) einer vom Consortium Burtin, Chappins, Montfort und Gerrody projectirten und bereits trassirten schmalspurigen Zahnradbahn auf die 2000 m hohe Spitze des Ausläufers Montenvers des Hauptstockes des Montblanc. Dieser die Gletscherregion, Mer de glace (Eismeer) genannt, auf der Ostseite begrenzende Gebirgszug ist 5·5 km von Chamounix entfernt; diese Linie soll im Ausstellungsjahre 1899 dem Betriebe übergeben werden;

b) einer im Einvernehmen zwischen der Regierung von Frankreich und dem Schweizer Bundesrathe von dem im Rhonethale gelegenen Städtchen Martigny aus über den Gebirgszug Col des Montets und weiterhin über Argentière bis zum Fusse des Montblanc nächst Chamounix führenden Linie, deren Trassirung im Zuge ist. Die projectirte Linie wird, von der Station Martigny der Jura-Simplonbahn ausgehend und nach Uebersetzung der wasserreichen Drause das wilde Felsengebiet durchschneidend, zunächst auf das Plateau von Guerroz führen, von wo aus die Trasse, mittelst eines 200 m hohen Viaductes die Gorge de Trient übersetzend, ein zerklüftetes Gebirgsland durchschneidend, über Salvan und Trinquent bis Finhants führen wird, wo selbe mit 1235 m ihren höchsten Punkt erreicht. Bei Chatelard schliesst die vorbezeichnete, auf schweizerischem Gebiete gelegene, mit Elektricität betriebene Theilstrecke des Gesammtnetzes an die im Bereiche des französischen Gebietes mit Dampf betriebene Theilstrecke an, welche über den Col des Montets und Argentière angesichts des Montblanc-Gletschergebirgsstockes über Chamounix nach Saint-Gervais führt. Die an diese anschliessende Theilstrecke Saint-Gervais—Pluse, welche an die bereits im Betriebe stehende Linie Pluse—Genève (Genf) anschliesst, ist nahezu fertiggestellt und wird bereits im Laufe dieses Sommers eröffnet werden. Nach Ausbau des Gesammtnetzes wird die Fahrt von Bâles (Basel) aus nach Chamounix mit theilweiser Benützung der Jura-Simplonbahn innerhalb eines Tages zurückgelegt werden können.

c) Die weitaus bedeutendste, schwierigste und kostspieligste Linie ist die von dem am nördlichen Fusse des Montblanc gelegenen Orte Les-Houches in einer Höhe von 4810 m fast bis zum Gipfel des Berges projectirte Zahnradbahn, deren Trasse gegenwärtig von der Bauunternehmungsfirma Saturnin Favre aus Beziers mit Beiziehung des Professors Duperré, Doyen der wissenschaftlichen Facultät von Lyon, an Ort und Stelle eingehend studirt wird, um den besten Aufstieg der Bahn ausfindig zu machen.

— (Betriebsresultate der Localbahnen und Tramway- (Strassenbahn-) Linien im Betriebsjahre 1896.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge standen mit Ende des Jahres 1896 im Bereiche Frankreichs 4077 km Localbahnen, gegenüber 3908 km im Jahre 1895, im Betriebe. Das Reinerträgniss des Jahres 1896 betrug 4,246.372 Frcs. nach einer Bruttoeinnahme von 19,843.221 Frcs., gegenüber 3.800.094 Francs nach 18,891.116 Frcs. Brutto im Jahre 1895. Die effectiven Kosten des Localbahnnetzes betrugen mit Inbegriff der Finanzirungskosten Ende 1896 rund 371,000.000 Frcs. Das gesammte Strasseneisenbahnnetz hat sich von 2329 km des Vorjahres im Jahre 1896 auf 2600 km erhöht, welch letzteres einen Reingewinn von 10,939.270 Frcs. nach einer Bruttoeinnahme von 57,992.824 Frcs., gegenüber 8,715.288 Frcs. Netto nach 52,850.360 Francs Brutto des Vorjahres ergab. Die effectiven Gründungs- und Baukosten des Strasseneisenbahnnetzes betrugen Ende 1896 mit Inbegriff der Finanzirungskosten rund 293,000.000 Frcs. Die Pariser Bergbahn von Belleville ergab ein Nettoerträgniss von 72.000 Francs, jene in Havre ein Betriebsdeficit von 7000 Frcs.

— (Concessionirung der projectirten Eisenbahn Espalion-Rodez-Millan.) Im Sinne der zu Gunsten des Ausbaues der projectirten Eisenbahn Espalion-Rodez-Millan eventuell über Bozouls, Gabriac und Bertholène ausgesprochenen Gemeinnützigkeitserklärung wurde mit Gesetz vom 24. Juni 1897 der diese Linie projectirenden Direction des Chemin de fer du Midi die definitive Concession zum Ausbau und Betrieb der genannten Linie ertheilt. Von der vom Staate zu gewährenden Subvention wird seinerzeit die Summe jener Beiträge in Abzug gebracht, welche von Seiten der Interessenten, der von der Bahn berührten Municipien und des Departements gezeichnet werden. Der Generalrath von Aveyron hatte sich schon früher im Principe bereit erklärt, als Beitrag eine der Ziffer der Grundeinlösungsspesen entsprechende Summe zu Gunsten des Bahnbaues zu widmen.

— (Einführung von Specialzügen für Radfahrer.) Die Directionen jener Eisenbahnen, auf deren Linien ein lebhafter Verkehr von Radfahrern stattzufinden pflegt, haben den Beschluss gefasst, vorläufig bei besonderen Anlässen auschliesslich für Radfahrer bestimmte Specialzüge einzuleiten. Diese Züge, welche alle drei Wagenclassen enthalten, werden dem Zwecke des Transportes von Fahrrädern jeder Art entsprechend construirte Beiwagen mitführen, in welchen die Maschinen nicht gestellt oder gelegt, sondern schwebend aufgehängt transportirt werden. Der erste derartige Zug verkehrte am 1. August auf der Linie Paris—Dieppe.

Russland. (Bau neuer Eisenbahnlinien.) Beim Eisenbahn-Departement des Ministeriums der Verkehrsanstalten besteht eine ständige Commission, deren Aufgabe es ist, die eingereichten Projecte zu prüfen und dieselben gegebenenfalls zu genehmigen, bezw. zur Genehmigung dem Minister u. s. w. vorzulegen. Neuerdings haben die nachfolgenden vier Projecte diese Commission beschäftigt, nämlich:

1. von Batum bis zur Anfahrt am Flusse Tschorocha eine schmalspurige Zweigbahn in einer Ausdehnung von etwa 10 Werst;
2. vom Kirchhof Jushawinja, Kreis Kirssanow, Gouvernement Tambow, bis zur Station Krasnoslobodsk der Ssaratower Linie in einer Ausdehnung von 40 Werst;
3. die Verlängerung der Irinowkalinie von der Panfilowstrasse in Gross-Ochta am Newa-Ufer bis zur Alexanderbrücke in einer Ausdehnung von 4 Werst;
4. von Popassnaja bis Nikitowka in einer Ausdehnung von 43 Werst mit gleichzeitiger Verstärkung einiger bestehender Linien des Donezbassins.

Von den vier aufgezählten Projecten hat das letzte die grösste Bedeutung.

Es wurde beschlossen, den Bau der neuen Linie von Popassnaja bis Nikitowka mit doppeltem Geleise, sowie die Legung eines zweiten Geleises auf den bestehenden Linien zwischen Chazepetowka, Debalzewo und Popassnaja der Gesellschaft der Südostbahnen zu überlassen, während auf der Distanz Nikitowka-Chazepetowka das zweite Geleise für Rechnung der Krone zu legen ist. Die projectirte Zweigbahn von Batum bis zur Anfahrt Kopandibi am Flusse Tschorocha wurde ebenfalls genehmigt, während über die beiden anderen Projecte noch nichts Definitives beschlossen worden ist.

Ebenso ist die Frage des Baues einer Eisenbahn von Moskau nach Kimry (Gouvernement Twer) in bejahendem Sinne entschieden. Den Bau wird die Gesellschaft der Jaroslaw'schen Eisenbahn übernehmen.

Schiffahrt.

Frankfurt am Main. (Schiffsverkehr 1896.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Frankfurt am Main für 1896 sind im Berichtsjahre dortselbst zu Berg angekommen: 3123 Schiffe mit 771.440·47 t Ladung, gegen 2520 Schiffe mit 546.837·94 t Ladung im Vorjahre, und zwar 1093 Schlepper (gegen 773), 237 Kettenschiffe (gegen 223), 115 Güterschiffe (gegen 113) und 1678 Segelschiffe (gegen 1411 in 1895). Unter diesen Schiffen waren 2812 deutscher, 6 belgischer und 305 niederländischer Nationalität. Zu Thal sind angekommen: 1985 Schiffe mit 90.273·29 t Ladung, gegen 2155 Schiffe mit 71.423·82 t Ladung im Vorjahre, darunter 23 (gegen 82) Kettenschiffe, 1964 (gegen 2073) Segelschiffe. Der Nationalität nach waren 1986 deutsche Schiffe und 1 niederländisches Schiff.

Abgegangen sind zu Berg: 2359 Schiffe mit 7530·52 t Ladung, gegen 2356 Schiffe mit 3864·40 t Ladung im Vorjahre, und zwar 23 (gegen 82) Kettenschiffe und 2336 (gegen 2274) Segelschiffe. Der Flagge nach waren 2357 deutsche Schiffe, 1 belgisches und 1 niederländisches Schiff. Zu Thal fuhren: 2691 Schiffe mit 154.917 t Ladung, gegen 2256 Schiffe mit 111.851 t Ladung im Vorjahre, darunter 1093 (gegen 773) Schlepper, 237 (gegen 223) Kettenschiffe, 115 (gegen 113) Güterschiffe und 1246 (gegen 1147) Segelschiffe. 2383 von den ausgelaufenen Schiffen waren deutscher, 5 belgischer und 303 niederländischer Nationalität.

Den Güterverkehr zu Schiff betreffend, wurden nach Frankfurt am Main zu Berg verschifft hauptsächlichst: 993 t Düngemittel aller Art, 11.159·42 t Roh- und Brucheisen, 8866·57 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 3267·57 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1897·09 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 67.197·24 t Weizen und Spelz, 19.062·07 t Roggen, 21.595 t Hafer, 1966·55 t Gerste, 27.512·36 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 921·43 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 5741 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 2928·19 t harte Schnittwaare, 1074·71 t weiche Stämme, 694·34 t weiche Schnittwaare, 1812·39 t Wein, 790·79 t Fische und Häringe, 16.564·40 t Mehl und Mühlenfabrikate, 601·89 t Reis, 2865·29 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 2445·27 t Zucker, Melasse, Syrup, 10.933·05 t fette Oele und Fette, 4952·67 t Petroleum und andere Mineralöle, 1074·85 t Steine und Steinwaaren, 503.219·49 t Steinkohlen, 12.005·50 t Coaks, 764·25 t Torf, 1439·51 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 15.152·01 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. Zu Thal: 1325·50 t Cement, Trass, Kalk, 4567·50 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 831·11 t Gerste, 5313·90 t harte Schnittwaare, 10.132·15 t weiche Brennholzscheite, 763·42 t Bier, 65.855·43 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind dagegen von Frankfurt am Main im Bergverkehre insbesonders: 961·14 t Roh- und Brucheisen, 1818·85 t Weizen und Spelz, 1330·95 t Roggen, 508·25 t Hafer, 945·68 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 937·25 t Steinkohlen. Im Thalverkehre: 5924·57 t Roh- und Brucheisen, 1283·65 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 2536·54 t verarbeitetes Eisen aller Art, 13.591·79 t Cement, Trass, Kalk, 10.690·69 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 27.763·51 t Eisenerz, 10.290·78 t Gerste, 4875·44 t Glas und Glaswaaren, 2122·59 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 36.128·21 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 11.014·73 t weiche Schnittwaare, 798·50 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 1096·29 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 776·35 t Branntwein, 1308·21 t Wein, 844·99 t Mehl und Mühlenfabrikate, 554·88 t Zucker, Melasse, Syrup, 1497·05 t fette Oele und Fette, 1084 t Petroleum und andere Mineralöle, 4039·22 t Steine und Steinwaaren, 9497·73 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

— (Flossverkehr 1896.) Zu Frankfurt am Main sind im Jahre 1896 zu Thal angekommen 213 Flösse (gegen 159 in 1895) mit einem Flossbestande von 15.936 t (gegen 16.538 t in 1895), und zwar 45 t harte Schnittwaare und 15.891 t weiche Stämme. Zu Thal durchgegangen sind 1687 Flösse (gegen 1357 in 1895) mit 225.253·25 t Flossbestand (gegen 180.073·50 t in 1895), darunter 32.124·75 t harte Holzstämme, 192.989·75 t weiche Holzstämme und 138·75 t weiche Schnittwaare.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis 26. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

20. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Thetis", Capitän R. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

25. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

20. August, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
23. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
24. „ Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos,
25. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
26. „ Dampfer „Carlotta", Capitän B. Vidos,

} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

22. August, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

22. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

22. August, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Flora", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Jupiter", Capitän C. Matcovich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

25. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

26. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Ettore", Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. August, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. Juli fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Otto Boas und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Hofrathes Ludwig Sauter die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gaisbergbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 9 Actionäre erschienen, welche ein Actiencapital von 186.600 fl. repräsentirten. Nach dem Geschäftsberichte wurde die Bahn im abgelaufenen Betriebsjahre vom 14. Mai bis zum 15. October betrieben. Es wurden 28.088 Personen (gegen 38.824 Personen) bei einer Einnahme von 36.566·39 fl. (gegen 53.437·84 fl.) befördert. Die Einnahmen aus dem Gepäcks- und Güterverkehre beliefen sich auf 1583·26 fl. (gegen 1331·26 fl. Die Gesammtausgaben stellten sich auf 26.937·82 fl. Der Gaisbergbesitz ergab Einnahmen von 4253 fl. und Ausgaben von 2228·53 fl. Der Gewinn stellte sich auf 14.456·01 fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Von dem Gewinne wurden 636·68 fl. dem Reservefonds, 901·30 fl. dem Erneuerungsfonds zugeführt, 800 fl. zur planmässigen Amortisation der Prioritätsactien verwendet, eine 4perc. Dividende an die Prioritätsactien zur Vertheilung gebracht und 294·03 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Consul Otto Boas, sowie Freiherr von Dreifuss, welcher seine Stelle zurückgelegt hatte, wurden wieder- und das cooptirte Verwaltungsraths-Mitglied Dr. Feitis aus Prag neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Consul Boas zum Präsidenten und Verwaltungsraths-Mitglied Max Lehmann zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 11.186/I.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juli 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	5337·31	1521·30	4283·08	2575·53
Roggen	258·15	405·38	423·10	240·43
Gerste	254·09	120·00	245·01	129·08
Hafer	1282·19	513·00	574·91	1220·28
Mais	6730·82	610·48	1643·68	5697·62
Mehl	1243·33	710·80	973·51	980·62
Wein	2903·44	162·66	450·54	2615·56
Verschiedene	2985·92	970·00	868·14	3087·78
Zusammen	20995·25	5013·62	9461·97	16546·90
Versicherungswerth	353.830	38.000	79.970	311.860

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	14	1	1	14
Versicherungswerth	29.620	1.500	7.425	23.695
Abgesondert übertragene Warrants Stück	2	—	1	1
Versicherungswerth	7.100	—	5.500	1.600
Lombardbetrag	3.000	—	2.200	800

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

I. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

a) Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894, und
b) Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896.

II. Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896.

Aufhebung von Frachtsätzen für Stationen der bayerischen Localbahn Kötzting-Lam.

Mit Wirkung vom 1. October 1897 werden die directen Frachtsätze, bezw. Anstosstaxen der in der Ueberschrift bezeichneten Tarife für den Verkehr zwischen den bayerischen Localbahnstationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal einerseits und sämmtlichen österreichischen Tarifstationen andererseits ohne Ersatz aufgehoben.

Es sind demnach in diesen Tarifen zu streichen:

ad Ia: Im Nachtrage VI auf Seite 3 die sämmtlichen Frachtsätze und Kilometer zwischen Eisenstein und allen obgenannten bayerischen Stationen;

ferner auf Seite 10 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 36 und auf Seite 14 die Kilometer } für Nürschan-Lam.

ad Ib: Im Haupttarife auf Seite 14, 15 und 20 die Ansossbeträge a) für Getreide etc., und b) für leere gebrauchte Säcke, sowie auf Seite 167, 169, 170 und 179 die Kilometer für Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal.

ad II: Im Haupttarife auf Seite 6, 9, 10, 11 und 19 die Anstossbeträge auf Seite 73, 78, 80, 82 und 94 die Kilometer } für alle obangeführten bayerischen Stationen.

Wien, am 18. August 1897. [610]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895.

Aufhebung von Frachtsätzen für einige bayerische Localbahn-Stationen und Frachtberechnung für die Stationen Berchtesgaden und Bischofswiesen.

Die im obbezeichneten Tarife für die Localbahn-Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal der Strecke Kötzting—Lam enthaltenen Frachtsätze treten mit 30. September 1897 ohne Ersatz ausser Kraft.

Ferner ist mit sofortiger Wirksamkeit im Tarifkilometerzeiger, Seite 8—13, bei den Stationen Berchtesgaden und Bischofswiesen das Sternchen zu streichen, und findet demnach die Frachtberechnung für diese Stationen nach der Tariftabelle a) statt.

Wien, am 17. August 1897. [611]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Beförderung von Arbeitern bei gemeinsamen Fahrten zwischen Innsbruck und Basel (C.B.).

Einführung ermässigter Fahrpreise.

Mit Giltigkeit ab 1. September 1897 gelangen im Verkehre zwischen Innsbruck und Basel (C. B.) über die Route via Arlberg—Buchs—Zürich ermässigte directe Arbeiter-Fahrkarten III. Classe zum Preise von Frcs. 8·75 Cts. bei gemeinsamen Fahrten in der Anzahl von mindestens 30 Personen zur Ausgabe.

Wien, am 17. August 1897. [612

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 werden nachstehende neue Fahrpreise eingeführt:

	II. Cl.	III. Cl.
Zwischen Bilin-Stadt und Brüx . .	fl. 0·85	fl. 0·44
„ „ „ Komotau	„ 1·05	„ 0·54
„ „ „ Karbitz .	„ 0·64	„ 0·34
„ „ „ Settenz .	„ 0·44	„ 0·24

Wien, am 17. August 1897. [613]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Ueberseeischer Personenverkehr über Hamburg, Bremen und Triest.

Auflassung einiger Fahrscheine.

Mit 1. October 1897 werden in obigem Verkehre die nachstehenden Fahrscheine aufgehoben:

der Serien 53, 108, 112,	Budapest-Belgrad,
„ „ 109, 113,	Budapest-Fiume,
„ „ 59,	Fiume-Budapest,
„ „ 54,	Budapest-Wien,
„ „ 122, 126,	Wien-Budapest,
„ „ 55,	Budapest-Oderberg,
„ „ 117, 121,	Oderberg-Budapest,
„ „ 4, 5,	Hamburg-Budapest,
„ „ 5, 6,	Bremen-Budapest,
„ „ 34,	Triest-Oderberg.

Wien, am 17. August 1897. [614]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtsatz für frische Blumen als Eilgut mit Schnellzügen von Peri transit nach München C. B.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 kommt für Sendungen frischer Blumen aus Italien nach München (Centralbahnhof) bei Beförderung mit Schnellzügen rücksichtlich der Strecke Peri transit—München C.B. der Eilgutschnittsatz von Frcs. 163·95 per Tonne gleich 1000 kg zur Anwendung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 19. August 1897 auf Seite 1701 enthaltene einschlägige Verlautbarung vom 14. August 1897 [597] wird hiedurch aufgehoben.

Wien, am 18. August 1897. [615]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der General-Direction der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Gütertarifes, Theil II, Heft 5.

Anstatt des vom 1. September 1894 giltigen Tarifes tritt mit 1. September 1897 ein neuer Gütertarif Theil II, Heft 5, für den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Inhalt: Frachtsätze für Güter des Specialtarifes III, Ausnahmetarife für Braunkohlen, -Briquetts und -Coaks, Kupfervitriol, Rohkupfer, Thon, Porzellanerde und gebrannte Steine.

Insoweit Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 16. October 1897.

Preis des Tarifes: 18 Heller pro Stück.

Wien, am 20. August 1897. [616]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Anschlussfrachtsätze für Brettersendungen im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband.

Mit Bezug auf die im II. Nachtrag zum Ausnahmetarif, giltig vom 1. Juni 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 1, verlautbarte Kürzung der Frachtsätze für Salzburg transit, welche nur für von Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft herrührende, in Salzburg zur Umkartirung gelangende Brettersendungen Giltigkeit haben, werden die Anschlussfrachten für die hierseitigen Stationen bis Salzburg transit wie folgt bemessen:

Bis Salzburg transit von	Singen und Konstanz (Schweizerische Nordostbahn und Badische Staatsbahnen)	Im Verkehre mit allen übrigen Verbandsstationen des Tarifes, Theil IV, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1894 sammt Nachträgen I und II
	Pfennige für 100 kg	Centimes für 100 kg
Aigen-Vogelhub	32	40
St. Gilgen . . .	29	36
Mondsee . . .	25	31
Teufelmühle . .	19	24
Thalgau	17	21
Irlach	14	17

Salzburg, am 18. August 1897. [617]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Einführung eines Nachtrages.

Am 1. September 1897 tritt zum Tarif-Theil II, Heft 4, der Nachtrag 9 in Kraft, welcher u. A. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (Samen und Sämereien) für die Station Bernburg, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (getrocknetes Obst) für die Station Eschwege, einen neuen Ausnahmetarif für Benzin aus Erdöl pp. und einen neuen Ausnahmetarif für rohe Kalisalze zu Düngerzwecken enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 23. August 1897. [618]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Einbeziehung der Station Merzdorf.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Merzdorf des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau mit nachfolgenden Entfernungen und Theilfrachtsätzen des Ausnahmetarifes 1 für Güter der österreichischen Stückgutclasse II in den Tarif einbezogen:

(Zu Seite 47 bis 95 des Tarifes.)

Nach und von	Merzdorf km	Nach und von	Merzdorf km
Eisenstein	455	Passau	579
Furth i. W.	424	Regensburg . . .	534
Haslau	420	Salzburg	645
Kufstein	704	Simbach	635
Lindau	839	Waldsassen . . .	422

(Zu Seite 130 des Tarifes.)

Von und nach	Nördlich vom Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark					
Merzdorf	3·80	3·84	3·79	3·61	4·99	4·93

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trs., Theil II vom 20. August 1892. (Frachtermässigung für Gewehrschäfte, roh vorgearbeitet.) Für Gewehrschäfte, roh vorgearbeitet, in Wagenladungen von 10.000 kg gelangt mit sofortiger Wirksamkeit der Frachtsatz Lindau—Passau Donaulände zu 100 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Frachtermässigung für Basalt.) Für Basaltsendungen der Ausnahmetarife Nr. 3 und 4, welche auf Stationen der Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach zur Aufgabe kommen, wird der auf diese Localbahn entfallende Zuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbands-Gütertarif. (Aenderung der Frachtsätze für Salzburg.) Die im vorgenannten Tarife enthaltenen Stationsfrachtsätze für Salzburg einerseits und Altona, Bremen, Hamburg H, Harburg H, Lübeck andererseits, sowie die Sätze des Ausnahmetarifes 9a für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art nach und von Salzburg wurden mit 1. August, und soweit Erhöhungen damit verbunden sind, werden dieselben zum 15. September durch anderweite ersetzt. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1531	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Zliv	Prag (St.E.G.) oder Bubenč (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	26 Kreuzer = 52 Hellern		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien besorgen zu lassen. Der nebenstehende Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zum Baue der neuen Canalisirungsanlagen in Prag bestimmt sind, und müssen die betreffenden Sendungen an die Gemeinde Prag adressirt sein
1532	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Nestomitz (Zuckerfabrik)	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis Ende August 1898	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in directer Schienenverbindung mit der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) stehenden Etablissements lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Dux und Ladowitz		Auflieferung von 40.000 Tonnen. *)			23·6	22·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·4	25·6	0·8			
				Triebschitz					27·0	26·2	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					27·4	26·6	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					23·6	22·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					25·2	24·4	0·8			
				Dux und Ladowitz		Auflieferung von 60.000 Tonnen. *)			23·6	22·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·4	24·8	1·6			
				Triebschitz					27·0	25·4	1·6			
				Holtschitz-Seestadtl					27·4	25·8	1·6			
				Schwaz-Kuttowitz					23·6	22·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					25·2	24·4	0·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1533	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eiserne Röhren der Pos. E 6 der allgemeinen Güterclassification im Tarife Theil I	Blansko (St.E.G.)	Prag (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	76·8 Kreuzer	65·2 Kreuzer	11·6 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zu Canalisirungszwecken in Prag bestimmt sind, und müssen die bezüglichen Transporte an das Bureau für Canalisirungen der kgl. Landeshauptstadt Prag adressirt sein
1534	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinden])	Csácza	Kanitz-Eibenschitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	102 Heller		Im Kartirungswege		
1535	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Ziegel der Pos. Z 1 des Tarifes Theil I	Teschen	Oderberg transit	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Localtarif	19·4 Heller	14·4 Heller	5·0 Heller	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet
1536	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlenelektroden	Wien Matzleinsdorf	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Italien bestimmt sein und nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif für den directen Oesterreichisch Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs pro Tonne = 1000 kg: 62·84	33·40	29·44	Kartirung		
					Pontebba trans.				46·84	28·10	18·74			

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Holzmaterialien wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

200 Cub.-Mtr. Brückenhölzer (Eichen und Lärchen),
421 „ „ (Tannen, Fichten, Kiefer),
442 „ Extrahölzer (Kiefer),
120 „ Wagenbauhölzer (Eiche),
10 „ „ (Fichte),
314 „ hartes Schnittholz für den Wagenbau,
1.620 „ weiches „ „ „ „
473 „ „ „ „ Bahnerhaltungszwecke,
27 „ Pfosten aus diversen Laubhölzern (Erle, Pappel, Nussbaum),
93 „ weiches Rundholz,
45 Stück Birkenstämme,
10.554 m geschnittene weiche Latten,
33.178 m runde Waldlatten,
23.585 m Stangen und Stacketen von weichem Holz,
17.000 Raummeter Säumling- (Schwarten-) Holz,
9.080 Hektoliter Holzkohle aus hartem und weichem Holz.

Diverse Holzwaaren, wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Dachschindeln, Pflöcke, Werkzeugstiele und Hefte, Rechen, Schiebtruhen, Schwartlinge, Besen etc.

Ausserdem gelangt auch noch die Lieferung der auf den Linien der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction erforderlichen **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Buchen- und Föhrenholz zur Vergebung.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Juni 1898 beendet sein; jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit vom März bis Ende December 1898 zu erfolgen. Alle übrigen Werk- und Schnitthölzer sind den Bestimmungen der speciellen Bedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorat) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise **längstens bis 10. September 1897, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach drei Gruppen auszufertigen und dementsprechend mit der Ueberschrift:

„Offerte für Lieferung von Schwellen und Offerte für Brücken- und Extrahölzer“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Bahnerhaltungszwecke“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Werkstättenzwecke und für Lieferung von Holzkohle und Brennholz“

zu versehen.

Die Preise sind franco **einer bestimmten Station** oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen verladen in die Waggons zu notiren. Offerenten entfernter Bezirke haben die Preise franco Waggon der Einbruchstation der k. k. Staatsbahnen (z. B. Oswięcim, Laibach, Kl.-Schwechat) zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 15. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. **Wien, 26. August 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1897, Z. 13.045/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 6. August 1897 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern bekannt gegeben worden, dass die am 16. Juli d. J. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Tiszalök — Büd - Szent Mihály (Flügelbahn der Localbahn Tiszapolgár-Nyiregyháza) mit einer Länge von 8·245 km dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die neue Localbahn von der Verwaltung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betrieben ist, welche, soweit einzelne Theile nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind, in ihrer Gesammtheit dem internationalen Uebereinkommen angehören (Liste vom 1. Jänner 1897 und Circular Nr. 106 vom 28. April 1897). Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon hat das genannte Centralamt gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 16. August 1897 Mittheilung gemacht.

Wien, am 21. August 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Polnisch-Ostrau nach Karwin.*)

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau über Radwanitz, Peterswald, Poremba, Orlau und Dombrau einerseits und Bartelsdorf, Schönhof, Schumberg, Suchau und Steinau andererseits nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Juni 1897. Z. 8624/I.

*) Aus dem Verordnungsblatte Nr. 91 vom 7. August behufs Berichtigung wiederholt.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 20. August unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg stattgehabten Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen wurde beschlossen, das vorgelegte Begehungsoperat für die Anlegung der Haltestelle Praterstern sammt Zufahrtsstrecke zu genehmigen und die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn zu ermächtigen, um die Vornahme der politischen Begehung dieser Arbeiten einzuschreiten.

Weiter wurde dem Ausschreibungs-Elaborate für die Wasserstations-Anlage in Hütteldorf und für die Errichtung einer Krahnanlage am Hauptzollamtsbahnhofe zugestimmt. Ebenso wurde das im Einvernehmen mit dem künstlerischen Beirathe der Commission, Oberbaurath Professor Wagner, ausgearbeitete Project für einen Hofsalon in Hietzing genehmigt.

Endlich beschloss noch die Commission, in den Stationen Heiligenstadt und Hütteldorf-Hacking zwei Kasernen für das Zugsbegleitungspersonal und in der letztgenannten Station ausserdem noch zwei Wohngebäude für das Bahnpersonal zu errichten.

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1896.

Die Herbstsession 1896 der Europäischen Donau-Commission fand in der Zeit vom 8. bis 21. October 1896 unter dem Vorsitze des rumänischen Delegirten statt. Sämmtliche Mitglieder der Commission nahmen an den Berathungen theil. General Poncovici eröffnete die Session mit einer Ansprache, in der er unter Hinweis darauf, dass der Zusammentritt der Commission wenige Tage nach deren Theilnahme an der feierlichen Eröffnung des Eisernen Thor-Canales erfolgte, es als seine erste Pflicht bezeichnete, den Gefühlen tiefer Dankbarkeit für Seine k. und k. Apostolische Majestät den Kaiser von Oesterreich und König von Ungarn Ausdruck zu geben, der die Gewogenheit gehabt habe, die Commission zur Theilnahme an dieser Festlichkeit einzuladen. Er ersuchte den österreichisch-ungarischen Delegirten, der Dolmetsch dieser Gefühle bei der k. und k. Regierung zu sein, und bezeichnete den neuen Canal als einen der hervorragendsten Bestandtheile jenes grossen Complexes von Arbeiten, welche in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zur Erleichterung der Schiffahrt auf der Donau unternommen wurden. Zweifellos werde der Canal auch einen günstigen Einfluss auf die Entwicklung des Verkehres am ganzen Strome nehmen.

Unter den Fragen, mit denen sich die Commission zu beschäftigen hatte, war die wichtigste die Abänderung der von der Ausübung der Remorque handelnden Bestimmungen des Schiffahrts- und Polizei-Reglements auf der unteren Donau. Die Reformbedürftigkeit dieser Bestimmungen war bereits in der letzten Frühjahrssession 1896 anerkannt, deren Durchführung aber auf die Herbstsession verschoben worden. Es wurde zunächst dem Artikel 44, welcher von der Anzahl der Schleppboote handelt, aus denen ein Convoi bestehen kann, eine präcisere Fassung gegeben, um für die Zukunft einer verschiedenen Auslegung dieser Bestimmungen, wie sie wiederholt vorgekommen war, vorzubeugen.

Sodann wurden, um mehrfachen bei der Remorque vorgekommenen Missbräuchen entgegenzutreten, die bisher bestandenen Ausnahmen von der Verpflichtung, für die Ausübung der Remorque einen Erlaubnissschein von der Commission zu erwirken, aufgehoben. Fortan kann Niemand an den Donaumündungen und auf der der Verwaltung der Europäischen Donau-Commission unterstellten Strecke der unteren Donau die Remorque von Schiffen betreiben, der nicht vorher alle zum Betriebe der Remorque bestimmten Schiffe beim Hafencapitanat in Sulina registriren liess und für jedes derselben von dem genannten Capitanate einen Erlaubnissschein erhielt. Die gleiche Verpflichtung gilt für jene Schiffe, auf denen sich Dampfkrahne behufs Vornahme von Ladungen oder Löschungen im Hafen von Sulina befinden.

Vor der Ausstellung des Erlaubnissscheines lässt der Hafencapitän das betreffende Schiff durch Sachverständige untersuchen, welche insbesondere dessen Motor und Kessel zu besichtigen haben. Nach Massgabe des Befundes dieser Untersuchung und der hiebei constatirten Kraft des Motors wird sodann das Schiff in eine der drei Classen eingereiht, welche das Reglement vorsieht. Die Einreihung erfolgt durch eine Commission, welche aus dem Hafencapitän von Sulina als Vorsitzenden, dem Inspector für mechanische Angelegenheiten und dem zweiten Verificationsbeamten besteht. Die Entscheidung der Commission erfolgt mit Stimmenmehrheit, und ist hierüber, sowie über deren Gründe ein Protokoll aufzunehmen. Auf Grund dieser Entscheidung stellt der Hafencapitän den für ein Jahr giltigen Erlaubnissschein aus.

Hält die Commission die motorische Kraft des Schiffes für zu gering, um letzteres in die dritte Classe einzureihen, so wird der Erlaubnissschein verweigert. Gegen die Entscheidungen der Commission, sowie gegen die Bedingungen im Erlaubnissscheine kann an die Europäische Donau-Commission, jedoch erst nach Ablauf eines Monates von der Zustellung der Entscheidung an, appellirt werden.

Die Untersuchung ist unentgeltlich und wird alljährlich wiederholt.

Schleppdampfer, welche einen Schaden an der Maschine erlitten haben, der Reparaturen erforderte, sind verpflichtet, sich neuerdings der Untersuchung zu unterziehen. Der Erlaubnissschein, in welchem der Tonnengehalt des Schiffes, die Art und Stärke des Motors, sowie die Anzahl der Schleppboote, welche dasselbe ins Tau nehmen darf, angegeben sind, hat sich stets an Bord zu befinden. Die mit einem Erlaubnissscheine versehenen Schleppdampfer haben backbords und steuerbords an einer gut sichtbaren Stelle der äusseren Bordwand in einem Vierecke von 1⁰ 3″ (engl.) Seitenlänge die Nummer der Licenz in weissen arabischen Lettern zu zeigen. Das Viereck selbst ist roth für Schiffe erster Classe, halb roth und halb blau für Schiffe zweiter Classe, blau für Schiffe dritter Classe. Die Dampfkrahnschiffe haben ihre Nummer in der gleichen Grösse weiss auf dem Krahn gemalt zu zeigen.

In die erste Classe werden alle jene Schiffe eingereiht, welche fähig sind, im Sulinaarme die grösstzulässige Anzahl von Schleppbooten, das sind in der Bergfahrt sechs beladene und vier unbeladene Boote von unter 100′ (engl.) Länge, bezw. vier Boote von mehr als 100′ Länge, in der Thalfahrt vier beladene oder unbeladene Boote unter 100′ Länge, bezw. zwei Boote von mehr als 100′ Länge zu schleppen. In die

zweite Classe rangiren jene Schiffe, welche die Hälfte der vorbezeichneten Anzahl von Schiffen schleppen können, in die dritte jene Fahrzeuge, welche in der Thalfahrt ein, in der Bergfahrt zwei nicht über 100′ lange Schleppboote remorquiren können.

Namensänderungen der registrirten Schiffe zufolge Verkaufes u. dgl. sind von den Rhedern, bezw. Schiffsführern ehebaldigst dem Hafencapitän von Sulina oder, wenn eine persönliche Meldung an letzteren nicht möglich ist, durch Vermittlung der Flusslootsen-Agenten anzuzeigen; ebenso haben die Rheder jeden Wechsel in den Capitänlootsen ihrer Schleppdampfer anzuzeigen.

Capitäne, welche auf der Rhede von Sulina oder im Flusse selbst mehr oder andere Schiffe, Flösse oder Holzzüge schleppen, als die Leistungsfähigkeit ihres Motors gestattet, sind nicht nur civilrechtlich für allen daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern unterliegen auch der polizeilichen Bestrafung mit Geldstrafen von 50—1500 Frcs. Der gleichen Strafe unterliegen Capitäne, welche die Remorqueschiffahrt betreiben, obwohl ihnen die Erlaubniss dazu wegen Unzulänglichkeit des Schleppdampfers verweigert wurde, oder deren Erlaubnissschein seine Giltigkeit verloren hat.

Im Uebrigen enthalten die neuen Bestimmungen, welche in den Artikeln 44, 111—121, 141 und 142 des Schiffahrts- und Polizeireglements für die untere Donau enthalten sind, noch Anordnungen über das Ankerwerfen und Vertäuen der Schleppdampfer auf der Rhede von Sulina und in den Häfen der unteren Donau oder im offenen Strome, ferner besondere Weisungen bezüglich der Remorque im Sulinaarme und jener im Flusse, ferner Strafverfügungen für die verschiedenen Uebertretungen.

Aus dem Jahresberichte des Ingénieur résidant der Commission über den Zustand des Flusses und der Mündung, welchen die Commission gelegentlich der üblichen Dienstreise nach Sulina behufs Inspicirung der verschiedenen Bauten und Dienstzweige entgegennahm, ist zu ersehen, dass das Jahr 1896 eine zwar sehr mässige, aber lang andauernde Hochwasserwelle aufweist. Die Welle erreichte den Höhepunkt vom 5. bis 13. Mai mit 8′ 4″ über Null des Tultschaer Pegels. Sehr langsam fallend, sank das Wasser erst am 18. und 19. August auf 4′ 1″, um sodann zwischen dem 16. und 22. September neuerdings auf 6′ 6″ zu steigen, worauf abermals ein langsames Zurückgehen eintrat.

Die an der Sulinamündung bei der Baggerung vom 11. September 1894 erreichte Fahrwassertiefe von 24′ wurde ununterbrochen erhalten. Dampfbagger „Percy Sanderson“ hob in der Zeit vom März bis zum October an der Mündung 161.700 m³ aus; im Flussbette arbeitete Bagger „Sulina“ im Mai in der 31. Meile, um das Fahrwasser bei Kalc-Ayros zu vertiefen, und im September in Meile 8·5, um einen grossen Block zu beseitigen, welcher am Ausgange des grossen Durchstiches liegen geblieben war, der Strömung widerstand und dadurch eine regelmässige Profilbildung verhinderte. An den Dämmen bei der Mündung waren nur unbedeutende Erhaltungsarbeiten nothwendig, und befinden sich selbe in sehr gutem Zustande.

Die nutzbare Fahrtiefe im Sulinaarme betrug im Minimum im März 17′ 9″, im April 18′ 6″, im Mai 18′ 6″, im Juni 19′ 9″, im Juli 20′ 3″, im August 19′ 9″ und im September 20′ 0″. So günstige Verhältnisse wurden bisher in den Monaten Juli bis September noch nie erreicht. Dieselben sind eine Folge des grossen Durchstiches und der dazu gehörigen anderen von der Commission in den Jahren 1890—1895 ausgeführten Arbeiten im Zusammenhange mit den guten Wasserständen des Jahres. Auch die Flussbauten, Uferverkleidungen, Sporne und Faschinenbauten sind sehr gut erhalten und erforderten nur geringe Erhaltungsarbeiten. Im Durchstiche zwischen der 31. und 37. Meile arbeiteten die Bagger „Hartley“ und „Delta“ ununterbrochen, Bagger „Sulina“ zeitweilig, und wurden im Ganzen vom Jahresbeginn bis zum 2. October 1,490.257 m³ gefördert. Zuzüglich der Leistung in den Jahren 1894 und 1895 sind bereits 4,114.712 m³ gebaggert und erübrigen nur mehr 800.000 m³ zur Aushebung. Der Treppelweg längs des Sulinaarmes wurde in der üblichen Weise vom Gesträuche und Gestrüppe gereinigt.

Die Finanzlage der Commission ist eine sehr günstige. An Schiffahrtsgebühren gingen bis Ende September 1896 1,681.716·09 Frcs. gegenüber 1,344.834·02 Frcs. im Vorjahre, sonach um 336.882·07 Francs (25 pCt.) mehr ein. Die Einnahmen der Commission bis zu dem erwähnten Zeitpunkte betrugen insgesammt 2,528.821·96 Frcs., darunter Schiffahrtsgebühren 1,681.716·09 Frcs., Flusslootsen-, Aich- und Spitalstaxen 2810 Frcs., Zinsen, Couponseingänge, Münzgewinn 32,752·45 Frcs., Vortrag aus dem Vorjahre 811.543·42 Francs. Dem stehen an Ausgaben 1,656.493·30 Frcs. gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 872.328·66 Francs (1895: 612.082·73 Frcs.) ergibt, der nachstehend angelegt ist: vorübergehend in Werthpapieren 66.343·88 Francs, bei verschiedenen Bankhäusern des Auslandes 455.427·99 Frcs., Cassabestand in Sulina 256.876·92 Francs, Cassabestand in Galatz 93.679·87 Frcs.

Bei der Aufstellung des Budgets pro 1897 wurden die Einnahmen mit 2,909.000 Frcs., die Ausgaben mit 2,348.968 Frcs. veranschlagt, was einen Ueberschuss von 560.032 Frcs. ergeben würde. An Ausgaben wurden im Einzelnen eingestellt: für eigentliche Verwaltungserfordernisse 890.592 Frcs., darunter für die Centralleitung 131.380 Frcs., für die Schiffahrts-Inspection und den Flusslootsendienst 378.187 Francs, für das Hafencapitanat in Sulina einschliesslich des Seeleuchtendienstes und des Lootsenwesens an der Mündung 287.739 Frcs., für die Schiffahrtscassa 39.720 Francs, für das Seespital 53.566 Frcs.; für den ordentlichen technischen Dienst und die Erhaltungsarbeiten 588.528 Frcs., darunter für Personalbezüge, Heizung, Beleuchtung, Kanzleierfordernisse und Reisekosten 99.897 Frcs., für Aufnahmen 11.250 Francs, für Erhaltungsbauten an der Mündung und im Hafen von Sulina 110.000 Frcs., für Unterhaltungsbauten im Flusse 100.000 Frcs., für Baggerungen 201.000 Frcs., für die Beleuchtung des Quai in Sulina, für Bojen und Anbindpflöcke, für die Rettung verunglückter Schiffe, für Gebäudeerhaltung in Sulina und Tultscha u. s. w. 66.381 Frcs.; für verschiedene Kosten und Nebenauslagen 135.848 Frcs., darunter 10.000 Frcs. als Specialcredit für die Kosten der oben erwähnten Untersuchungen der Remorqueure, 7000 Frcs. als Subvention des Elisabeth-Spitales, 58.000 Frcs. an Versicherungsgebühren für den Besitz der Commission und den Bagger „Percy Sanderson“, 5500 Frcs. Subvention für den Pensionsfonds; für den Specialdienst des Jahres 1897 634.000 Frcs., und zwar 600.000 Frcs. für den neuen Durchstich zwischen dem 31. und 37. Meilensteine und 34.000 Frcs. für den Ankauf eines neuen

Inspectionsdampfers (erste Rate). An Einnahmen wurden veranschlagt die Schiffahrtstaxen mit 2,016.000 Francs, Lootsen-Spitalstaxen u. s. w. mit 8000 Frcs., Zinsen und Couponseingänge mit 35.000 Frcs., der Ueberschuss aus den Vorjahren mit 850.000 Frcs.

Vorgekommene Klagen über mangelhafte Sprachkenntnisse der Lootsen veranlassten die Commission, an den Schiffahrts-Inspector und den Hafencapitän von Sulina ein Circular zu richten, worin denselben die Instructionen vom 30. December 1893 betreffend die Verpflichtung der Lootsen und Lootseneleven, je nach der Kategorie, welcher sie angehören, die nautische Terminologie in englischer, türkischer und griechischer Sprache zu kennen, in Erinnerung gebracht wird. Gleichzeitig werden diese Functionäre eingeladen, zu erheben und in ihren halbjährigen Beförderungsvorschlägen zu berichten, ob die Bewerber um eine Vorrückung eine genügende Kenntniss der nautischen Terminologie in einer dieser drei Sprachen besitzen. Ebenso sind die Gründe anzugeben, welche für die zur Beförderung vorgeschlagenen Candidaten sprechen.

Die Anschaffung eines Inspectionsdampfers um den Betrag von 108.446 Frcs. wurde bewilligt, der Bau an die Firma Rennoldson & Söhne in South-Shields vergeben und in den Voranschlag pro 1897 als erste Rate hiefür 34.000 Frcs. eingestellt.

Bezüglich der bereits in der Frühjahrssession 1896 zur Sprache gekommenen Frage einer Aenderung des Gehaltsschemas der Angestellten der Commission wurde der Beschluss gefasst, von der Eintheilung der Angestellten in Kategorien Umgang zu nehmen und zu jener nach Dienstzweigen überzugehen. Die Aufstellung eines dementsprechenden Reglements wurde dem französischen Delegirten übertragen, dessen Vorschläge für die nächste Frühjahrssession gewärtigt werden.

Wie stets wurden auch einige Personal-Angelegenheiten, Ernennungen, Beförderungen, Gratificationen u. s. w. erledigt und sodann die Session am 21. October geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Unterfahrung des Durchlasses in km 154·227 durch eine Drainageleitung: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Unterfahrung des Eisenbahndurchlasses in km 154·227 der Strecke Napagedl—Tlumatschau der Linie Wien—Krakau durch die Drainageleitung der Gemeinde Tlumatschau für den 28. August angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 13.215/IV.]

— (Project für die theilweise Erweiterung der Werkstättenanlagen am Mähr.-Ostrauer Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 14. Mai Seitens der k. k. Statthalterei in Brünn gepflogenen politischen Begehung für die projectirte theilweise Erweiterung der Werkstättenanlagen am Bahnhofe in Mähr.-Ostrau der Linie Wien—Krakau zur Kenntniss genommen, die Commissionsanträge genehmigt und für die gedachte Erweiterungsanlage den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 12.948/IV.]

Wiener Stadtbahn. (Project für die Hochbauten in der Station Hütteldorf-Hacking der Wienthallinie.) Ueber Bericht der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 6. Juli 1897, Z. 52.886, hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlass vom 7. August 1897, Z. 24/B.-D., für das Project betreffend die Hochbauten in der Station Hütteldorf-Hacking der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn den Bauconsens ertheilt.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juni 1897.) Die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen gibt mit Schluss des Monates Juni folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometern	Im Baue am 1. Juni	Verbleiben im Baue mit 1. Juli
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów (Tarnopol)	104·3	30·2	—
Marienbad-Karlsbad	52·4	18·4	40·2
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summe der Hauptbahnen	279·2	155·0	146·6
B. Local(Klein)bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	2·3	2·3
Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localb.)	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Středenic und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	—
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobříš	61·8	45·5	45·5
Rakonitz - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	104·9	68·9	36·0
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg mit	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a/P. (Pielachthalb.)	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz - Urfahr und	3·3	3·3	3·3
Urfahr-Pöstlingberg	2·9	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	2·8	1·0
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Gross-Hollenstein—Kienberg (Ybbsthalbahn)	45·0	45·0	45·0
Beraun-Koněprus-Königinhof sammt Abzweigung	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6·9	6·9	6·9
Grazer elektrische Strassenbahnen	5·6	5·6	5·6
Elektrische Strassenbahn Reichenberg-Bahnhof—Volksgarten	5·3	5·3	5·3
Friauler Eisenbahn Cervignano-Landesgrenze	2·7	—	2·7
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Czortków-Zaleszczyki	56·2	—	7·8
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summe der Local (Klein) bahnen	890·8	644·8	591·5

Es sind sonach durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Hauptbahnlinie Marienbad — Karlsbad neuerlich 21·8 km, ferner einer Theilstrecke der Localbahn Rakonitz-Petschau 36 km, der Linie Cervignano—Landesgrenze der Friauler Eisenbahn 2·7 km und schliesslich der Linie Czortków—Zaleszczyki 7·8 km, im Ganzen also 68·3 km zugewachsen, dagegen durch die Betriebseröffnung einer Theilstrecke der Hauptbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) 30·2 km, ferner der Localbahn Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Střednitz und Melnik-Elbeumschlagsplatz 29·1 km, einer Theilstrecke der Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau 68·9 km und einer Theilstrecke der elektrischen Bahn (Prag) Smichov-Košiř 1·8 km, im Ganzen 130 km abgefallen, und verblieben somit am Schlusse des Monates Juni 146·6 km Hauptbahnen und 591·5 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 vom 29. Juli 1897.)

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Juli 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	792	9294	992	11078	134	233	10	377	3·4	243	2	110	171	.	.	.	.	.	1
„ Linz . .	940	4755	215	5910	107	124	2	233	3·9	281	.	85	.	12	.	.	.	.	3
„ Innsbruck	496	2118	93	2707	54	54	.	108	3·9	138	6	74	.	10	.	.	.	.	1
„ Villach .	434	2757	2954	6145	40	59	22	121	1·9	94	1	22	.	15	.	1	1	1	.
„ Triest . .	62	1087	.	1149	7	2	.	9	0·7	9	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ Pilsen .	360	1696	2656	4712	20	43	22	85	1·8	73	4	39	2	.	.	.	1	.	4
„ Prag . .	248	3022	1718	4988	20	100	4	124	2·4	97	.	38	4	6	.	.	1	2	18
„ Olmütz .	.	1427	2193	3620	.	4	1	5	0·1	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	188	1893	610	2691	5	10	.	15	0·5	9	.	9	.	.	.	.	.	.	.
„ Lemberg	186	1207	1280	2673	1	2	.	3	0·1	2	.	.	1	.	.	.	.	.	3
„ Stanislau	124	685	1750	2559	30	31	8	69	2·6	43	.	65	.	.	.	.	.	.	13
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	585	254	901	1	10	.	11	1·2	11	.	12	1	.	.	.	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1243	907	2336	1	10	2	13	0·5	16	2	28	.	4	.	.	.	.	12
Buschtěhrader Eisenbahn	434	512	1893	2839	32	25	4	61	2·1	53	7	15	4	1	.	.	.	.	9
Eisenbahn Wien-Aspang	.	342	775	1117	.	14	.	14	1·2	6	1	7	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	105	415	.	2	1	3	0·7	5	.	.	.	1	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	549	4887	4534	9970	45	34	7	86	0·8	77	5	39	6	.	.	1	2	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	186	314	562	6	3	.	9	1·6	3	.	.	.	6	.	.	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	248	66	314	.	6	.	6	1·9	5	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	374	5349	425	6148	4	13	.	17	0·2	8	.	11	.	.	.	1	.	.	9
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	686	5828	3317	9831	52	83	8	143	1·4	120	3	118	.	.	.	.	1	.	7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	279	41	320	.	2	.	2	0·6	2	.	.	.	.	.	.	1	.	.
Südbahn-Gesellschaft	947	8507	465	9919	79	77	3	159	1·6	118	2	60	1	2	5	5	.	8	25
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1765	280	2045	.	9	.	9	0·4	5	.	4	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	39	558	.	597	4	6	.	10	1·6	10	.	5	2	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	659	.	702	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 44.831, dem Leopold Herber de Rohó für eine von der Station Zsolna (Sillein) der Linie Galantha—Zsolna der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über Bicsicz, Letava, Lucska, Rajecz-Fürdö (Bad Rajecz) und die Gemarkung der Gemeinde Klacsan bis zum Marktflecken Rajecz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Dem Ingenieur Waldemar Tuszkan, Gutsbesitzer in Rába-Kovácsi, und dem Veszpremer Advocaten Dr. Eugen Köves für eine von der Endstation Rum der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen ausgehende und diese
   a) über Rába-Kovácsi, Ikervár und die Gemarkung der Gemeinde Ujvári in der Station Sárvár (nächst Kis-Czell) mit der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Sárvár der Linie a) aus diese über die Gemarkung der Gemeinde Rába-Sömjén und weiterhin über Alsó-Paty, Felsö-Paty, Rába-Kövesd, Jakfa, Trestényfa, Urai-Ujfalu, Szt. Ivánfa, Iván-Egerszeg, Nagy-Gerezd, Német-Ladány, Ság, Simaháza, Makkos-Hettye, Alsó-Szopor, Uj-Kér und die Gemarkung der Gemeinde Nemes-Kér in der Station Lövö (Német-Lövö) mit der Südbahnlinie Wr. Neustadt—Sopron (Oedenburg)—Kanizsa—Barcs verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. August, Z. 44.521, dem Albert Lamarche in Budapest, als Concessionswerber der projectirten Localbahn Nagy-Károly—Mátészalka—Beregszász (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 98 ex 1895, Vorconcession Post 2), für eine von der Endstation Mátészalka der Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka und zukünftigen Station der projectirten Linie Mátészalka—Beregszász ausgehende und diese über Ó-Pályi,

Parasznya, Nagy-Dobos, Vitka, Vásáros-Naményi, Ilk, Gemsye, Báka und die Gemarkung der Gemeinde Anarcs in der Station Kis-Varda mit der Linie Budapest—Nyiregyháza—Nagy-Bereszna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 1. August, Z. 45.696, der Direction der Eszéker Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb für eine von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende und nach Uebersetzung der Drau mit Benützung der Fahrbrücke weiterhin über Béllye, Darocz, Laskó-Albertfalva, Herczeg-Szöllös, Csucza und die Gemarkung der Gemeinde Vörösmárth und mit Benützung der ärarischen Strasse bis Kis-Köszeg (Batina) führende schmalspurige Strasseneisenbahn (Spurweite 1 m) mit Dampfkraft oder Elektricitätsbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 28. Juli, Z. 44.772, dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber in Wien für eine von der Station Leskovac der Linie Budapest—Dombovár—Gyékényés—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, längs dem rechtsseitigen Saveufer im Bereiche des Comitates Zágráb bis Samobor und von dort bis zur croatisch-krainischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 7. August, Z. 44.836, dem Budapester Advocaten Dr. Franz Kisbvári-Kies und dem Budapester Einwohner Otto Mayer für eine von einem geeigneten Punkte des Debreczener Strassenbahnnetzes abzweigende, über Hoszu-Palyi, Pocsaj, Kis-Márja, Bihár und die Gemarkung der Gemeinde Püspöki führende und den Eisenbahnknotenpunkt Debreczen (Comitat Hajdu) der kgl. Ungar. Staatsbahnen an einem geeigneten Punkte mit dem Strassenbahnnetze der Stadt Nagyvárad (Grosswardein) und der gleichnamigen Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 7. August, Z. 48.787, der Direction der Ungarischen Handelsbank in Budapest als Rechtsnachfolgerin der Concessionswerberin Frau Josefine Mán, geborene Baronin Clara Sztojka, und der Rózsa Mán (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26, Vorconcession Post 3), für eine von der Station Marmaros-Sziget der Linie Budapest—Körösmezö der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Marmaros im Isza- oder im Vissóthale bis Kirlibába (Comitat Besztercze-Naszód in Siebenbürgen) und weiterhin bis zur ungar.-galizischen Landesgrenze nächst Suczawa führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Württemberg. (Verhandlungen über Eisenbahnfragen in der Kammer der Abgeordneten.) Bei der Debatte über die Eisenbahnpetitionen in der Kammer der Abgeordneten sind neben den localen Verhältnissen auch Fragen allgemeiner Natur erörtert worden, und berichtet über letztere die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes:

Der Berichterstatter Stockmayer führte aus, es seien noch niemals so viele Eisenbahnpetitionen in der Kammer zur Berathung gekommen wie diesmal, und es erscheine als etwas selbstverständliches, dass nunmehr den Nebenbahnen eine grössere Beachtung geschenkt werde, und dass die Wünsche auf raschere und ausgiebigere Erstellung der letzteren immer dringender werden. Nachdem in den letzten Jahren verschiedene Nebenbahnen erstellt worden seien und sich bei all diesen Bahnen gezeigt habe, dass der Verkehr allgemein und in kürzester Zeit ein regerer und ausgedehnterer geworden sei als vor Erstellung dieser Bahnen, suchen selbstverständlich auch andere bahnlose Gebiete dieses besten Verkehrsmittels theilhaftig zu werden. Die bestehenden Bahnen seien für die von ihnen berührten Bezirke und Landestheile jetzt schon zum Segen geworden. Der Concurrenzkampf auf allen Gebieten der Productionsthätigkeit werde immer gewaltiger, in bahnlosen Landestheilen könne dieser Kampf auf die Dauer mit an der Bahn gelegenen Betrieben nicht ausgehalten werden. In manchen der eisenbahnlosen Bezirke machen sich Abnahme der Bevölkerungsziffer, Entwerthung von Grund und Boden und andere Anzeichen bemerkbar, welche auf einen Rückgang der mercantilen und industriellen Verhältnisse, überhaupt auf einen Rückgang des öffentlichen Wohlstandes hinweisen. Soweit durch die Erstellung von Bahnen solchen Calamitäten gesteuert und dadurch zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes beigetragen werden könne, sei es unzweifelhaft Pflicht des Staates, dieser Aufgabe in umfassender Weise gerecht zu werden. Der Berichterstatter verweist auf die Ergebnisse der sächsischen Schmalspurbahnen im Einzelnen und zieht daraus den Schluss, dass dieselben ihrer vornehmsten Aufgabe, nämlich der Aufgabe, zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes beizutragen, in umfassender Weise gerecht geworden, und dass die Erwartungen, welche seinerzeit von der sächsischen Staatsregierung und der Volksvertretung an den Bau dieser Linien geknüpft wurden, in der Hauptsache erfüllt worden seien. Aehnliche Verhältnisse bezüglich der Nebenbahnen liegen nach der Meinung des Berichterstatters wie in Sachsen so auch in Württemberg vor. Hier wie dort sei das Netz der Hauptbahnen in der Hauptsache ausgebaut, und es handle sich im Wesentlichen auch in Württemberg darum, das Netz der Nebenbahnen auszubauen. Der Ruf nach solchen Bahnen werde nicht mehr verstummen, er werde im Gegentheil immer dringender werden.

Neben der Industrie habe vor Allem die Landwirthschaft ein Recht, diese Bahnen zu verlangen, denn deren Erstellung gehöre wesentlich zu den Mitteln, um sie im Kampf ums Dasein zu unterstützen. Es handle sich um die Verfolgung grosser volkswirthschaftlicher Ziele und Interessen. Es müsse rascher vorwärts gehen im Bau von Nebenbahnen, denn bei dem riesigen Anwachsen des Verkehres können Betriebe, welche abseits des Bahnverkehres liegen, auf die Dauer die Concurrenz nicht mehr aushalten, sie müssen zugrunde gehen.

Der zweite Berichterstatter Vogler sprach sich in ähnlichem Sinne aus. Es sei als ein grosses Glück zu bezeichnen, dass die vor noch nicht langer Zeit bestandene Anschauung, dass nur normalspurige Localbahnen dem Bedürfnisse zu genügen vermögen, aufgegeben und man zu der Einsicht gekommen sei, dass thatsächlich mit der Anlage schmalspuriger Bahnen fast ausnahmslos der Zweck ebenso, jedoch mit viel geringeren Mitteln, erreicht werden könne. Eine raschere Fortsetzung des Localbahnbaues werde unzweifelhaft nach den Erfahrungen in anderen Ländern den erwünschten allgemeinen wirthschaftlichen Ausgleich durch Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft, Beseitigung von Nothstand und Bevölkerungsrückgang, sowie der Entwerthung von Grund und Boden und Gebäuden und durch Schaffung von Arbeitsgelegenheit bringen, die Hauptbahnen werden ertragsbringender und nutzbarer für den Verkehr und für die wirthschaftlichen Kräfte des Landes sich gestalten, eine allmälige Verdichtung der Maschen des Eisenbahnnetzes werde speciell für das Eisenbahnwesen selbst und dessen grössere Consolidirung und Befestigung von den wohlthätigsten Wirkungen sein.

Der dritte Berichterstatter Dr. Hartranft bemerkt unter Anderem, es zeige die Erfahrung, dass manche Orte, die an einer Bahn liegen, nicht den allgemeinen Aufschwung genommen haben, den sich die Bevölkerung zuvor versprochen habe, und dass manche Bahnstrecke sich nicht so rentire, wie man erwartet habe. Wo nichts sei, sei auch nichts zu holen. Aus diesen Gründen werde man sehr vorsichtig sein müssen bei der Anlage neuer Schienenstränge, man werde vor Allem solche Gebiete aufzusuchen haben, wo Gelegenheit zur Beförderung von Massengütern sei, wo eine rege Arbeiterbevölkerung sich befinde, wo darum auch ein günstiger Platz für grössere Fabriksanlagen vorhanden sei. Die Localbahnen sollen so einfach und billig als möglich angelegt und betrieben werden. Die billigsten Bahnen seien wohl die Strassenbahnen, und die Zeit werde kommen, wo man solchen allgemeine Beachtung schenken werde. Mögen auch zur Zeit in betreff der Zweckmässigkeit dieser Bahnen noch mancherlei Vorurtheile bestehen, sie werden künftig sicher verschwinden. Redner beleuchtet auch die Vortheile der Tertiärbahnen näher und verbreitet sich über den Privatbahnbau. Ferner regt er eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnbaues an, wovon er sich eine Steigerung der Unternehmungslust verspricht. Möge man über die Grundsätze, welche beim künftigen Eisenbahnbau zu befolgen seien, über die allgemeinen Gesichtspunkte, von denen man auszugehen habe, über die Wege, die einzuschlagen seien, verschiedener Meinung sein, so viel sei jedenfalls sicher, Regierung und Stände, Bezirke und Gemeinden, Corporationen und Privatgesellschaften müssen zusammenwirken, um die ganze Entwicklung des Eisenbahnwesens in diejenigen Bahnen zu lenken, auf denen das Gedeihen der Landwirthschaft und der Industrie erwartet werden könne.

Der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Dr. Freiherr von Mittnacht, legt in eingehender Weise die Stellung der Regierung zum allgemeinen Theil des Commissionsberichtes dar. Er betont, dass, wenn das Haus sich die acht von der Commission auf-

gestellten Grundsätze (siehe unten) aneignen würde, abgesehen von dem Impulse zum rascheren Bau, nichts Wesentliches geändert werde. Was das raschere Bauen betreffe, so gebe er zu und könne es nicht bestreiten, dass in Württemberg in neuerer Zeit in Bezug auf den Neubau von Eisenbahnen, insbesondere von Nebenbahnen, eine gewisse Beschränkung stattgefunden habe. Er glaube aber, dass für Eisenbahnbauten überhaupt, also auch für Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Bahnen, genügend Geld ausgegeben worden sei im Verhältnisse zur Finanzlage. Ausserordentliche Ausgaben für die bestehenden Eisenbahnen und ein ungenügender Ertrag derselben seien es gewesen, welche in den letzten Jahren eine Beschränkung im Baue von unrentablen Nebeneisenbahnen — und nur um unrentable Nebeneisenbahnen handle es sich noch in Württemberg — nach seinem Erachten nothwendig haben erscheinen lassen. Nun sei ja neuerdings glücklicherweise eine finanzielle Besserung eingetreten. Nach den vorläufigen Rechnungsergebnissen des Jahres 1896/97 werde das Eisenbahndeficit gänzlich verschwinden, und es werde sich wahrscheinlich ein mässiger Ueberschuss des Eisenbahnerträgnisses gegenüber dem Bedarf für die Verzinsung der Eisenbahnschuld ergeben.

Wenn man nun mit Rücksicht auf diese günstige finanzielle Lage der Meinung sei, dass in Zukunft — die Vergangenheit glaube er gerechtfertigt zu haben — ein rascheres Tempo im Baue von Nebeneisenbahnen stattfinden solle, so wolle er dem nicht entgegentreten; die Motive zu diesem Wunsche seien ja hauptsächlich volkswirthschaftliche Motive, und schon die Denkschrift der Regierung vom Jahre 1895 sei keineswegs blos vom fiscalischen Standpunkte ausgegangen. Die Bemerkungen in der Denkschrift beweisen es, dass auch die Regierung auf die volkswirthschaftlichen Motive Werth gelegt habe und Werth legen werde. Aber vor einem möchte er warnen: vor einem zu hastigen Vorgehen. Wenn man an allen Ecken und Enden zugleich Nebenbahnen bauen wollte, dann erhöhen sich ganz unausbleiblich die Baukosten, die Regierung bekomme ein zu zahlreiches technisches Personal, welches nachher dauernd unterzubringen schon einmal in früherer Zeit grosse Schwierigkeiten bereitet habe. Unter allen Umständen glaube er — es werde dies auch im Sinne der Commission liegen — dass es sich empfehle, eine gewisse Stetigkeit in dem gewünschten rascheren Bau von Nebeneisenbahnen zu beobachten.

Nach einer Würdigung der finanziellen Tragweite der Commissionsbeschlüsse und Anträge mit Anführung von Ziffern bemerkt der Herr Ministerpräsident, ob die Ausgabenvermehrung, bezw. der Einnahmeausfall der beim Bau der zur Berücksichtigung vorgeschlagenen Bahnen das Gleichgewicht der Finanzen auch dann nicht erschüttern werde, wenn, wie als sehr möglich in Rechnung genommen werden müsse, die Verkehrsverhältnisse sich wieder verschlechtern, das sei eine Frage, die eine ernste sein werde für den Leiter des Finanzwesens. Er werde nicht eben beruhigt werden durch den Vorschlag der Commission, an der bestehenden Uebung, dass der Bau solcher Bahnen, deren Baucapital eine volle Verzinsung nicht erwarten lasse, nur nach Massgabe der vorhandenen Restmittel oder Mittel aus der laufenden Verwaltung erfolgen dürfe, ferner nicht festzuhalten, sondern dass, soweit solche Quellen nicht ausreichen, über die zu beschaffenden Mittel eine Verständigung gesucht werden solle. Die Verständigung, von der hier so im Allgemeinen die Rede sei, könne sich nach seinem Dafürhalten doch blos darauf beziehen, dass man die unrentablen Nebenbahnen erbaue aus Creditmitteln. Für ein solches Vorgehen können zwar volkswirthschaftliche Gründe sprechen, er könne sich aber der Befürchtung nicht ganz entschlagen, dass alle Eisenbahnpetenten künftig der Meinung sein werden, gerade bei ihnen liegen solche dringende volkswirthschaftliche Gründe vor. Es werde nicht zu verkennen sein, dass mit dem Aufgeben der seitherigen Uebung eine gewisse Schranke niedergerissen werde gegenüber übermässigen Eisenbahnwünschen, wie sie denn doch auch sich vorfinden. Nach seinem Dafürhalten könne doch nur derjenige Staat aus Creditmitteln unrentable Bahnen bauen, der hinreichend finanziell stark ist. Die Herren Abgeordneten mögen über die volkswirthschaftlichen Momente noch so schöne Ausführungen geben, es werde ihnen nie gelingen, von der allgemeinen Finanzlage des Landes den Eisenbahnbau abzulösen und denselben blos auf die volkswirthschaftliche Nützlichkeit zu stützen. Wenn übrigens an dem Grundsatze festgehalten werde, dass die Interessenten Zuschüsse nach Massgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu gewähren, mindestens aber für die Kosten der Grunderwerbung aufzukommen haben, und dass von diesem Mindestmasse nur ganz ausnahmsweise abgesehen werden soll, wenn zweifellos klarliege, dass die Leistungsfähigkeit des Interessenten nicht einmal so weit reiche, dann werde allerdings dafür gesorgt sein, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Es sei gegenwärtig ein, wie er glaube, über das richtige Mass hinausgehendes Drängen nach Eisenbahnen wahrzunehmen. Es werden Eisenbahnprojecte aufgestellt, weil der Nachbar ein Eisenbahnproject aufgestellt hat, und man glaube, wenn ein schnell zusammengesetztes Eisenbahn-Comité eine Bahn nach der Karte trassirt habe, dass dann Alles gethan sei. Es grassire gegenwärtig im Lande ein Eisenbahnfieber, und diesem werde der letztbezeichnete Grundsatz eine heilsame Dämpfung und Abkühlung zutheil werden lassen.

Bezüglich der Privatunternehmungen bemerkt der Herr Ministerpräsident, die Eisenbahn-Verwaltung habe bisher keinem Unternehmer, der in Württemberg eine Bahn bauen wollte, die geringsten Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Ueber die Kleinbahnen führt er an: Im Deutschen Reiche bestehe nur in einem Staat, in Preussen, ein Gesetz über die Kleinbahnen, und zwar vom 28. Juli 1892. In § 1 dieses Gesetzes sei der Begriff von Kleinbahnen bestimmt. In Württemberg könnte man zunächst den Begriff von Kleinbahnen nur dahin feststellen, dass Kleinbahnen diejenigen sind, welche nicht Haupt- oder Nebenbahnen, und welche deshalb den gesetzlichen Bestimmungen über Haupt- oder Nebeneisenbahnen nicht unterworfen sind. Zur Zeit beabsichtige die Regierung nicht, Kleinbahnen auf Rechnung des Staates zu bauen. Er sei auch überzeugt, dass, wenn es geschehen würde, die Anforderungen der Interessenten in Kurzem sich so steigern würden, dass das Unternehmen über den Rahmen der Kleinbahn bald hinausgewachsen wäre. Er habe aber Einleitung getroffen, dass ein Gesetzentwurf über Kleinbahnen ausgearbeitet werde. An der Hand dieses Gesetzentwurfes soll dann von der Regierung geprüft werden, ob für Württemberg überhaupt die Erlassung gesetzlicher Bestimmungen über Kleinbahnen ein Bedürfniss sei.

Bei der Abstimmung wurden die von der volkswirthschaftlichen Commission aufgestellten acht Grundsätze angenommen. Diese Grundsätze lauten:

1. Der Bau von Nebenbahnen sollte in rascherer Folge als bisher fortgesetzt werden.
2. Die Aufstellung von Grundsätzen, nach welchen ein- für allemal über die Reihenfolge der Inangriffnahme dieser Bahnen entschieden werden könnte, ist unmöglich.
3. Nur sollte solchen Gegenden, die von den bestehenden Bahnen sehr erheblich entfernt sind, immerhin besondere Berücksichtigung zutheil werden.
4. Möglich und nöthig ist ein unter Berücksichtigung der allgemeinen und localen Verhältnisse aufzustellendes Arbeitsprogramm für eine Reihe von Jahren.
5. An der Uebung, dass der Bau solcher Bahnen, deren Baucapital eine volle Verzinsung nicht erwarten lässt, nur nach Massgabe der vorhandenen Restmittel oder Mittel aus der laufenden Verwaltung erfolgen dürfe, soll ferner nicht festgehalten, vielmehr, so weit solche Quellen nicht ausreichen, über die zu beschaffenden Mittel eine Verständigung gesucht werden.
6. Festzuhalten ist dagegen an dem Grundsatze, dass die Interessenten Zuschüsse nach Massgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu gewähren, mindestens aber für die Kosten der Grunderwerbung aufzukommen haben. Von diesem Mindestmasse soll nur ganz ausnahmsweise abgesehen werden, wenn zweifellos klar liegt, dass die Leistungsfähigkeit der Interessenten nicht einmal so weit reicht.
7. Privatunternehmungen sollen nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein. Soweit solche aber nur mit einer erheblichen staatlichen Subvention ausführbar wären, soll für die Regel dem Baue durch den Staat der Vorzug gegeben werden.
8. Was speciell die nach Ansicht der Commission für die nächste Zeit Seitens des Staates in Angriff zu nehmenden Bahnbauten betrifft, so kann die Anwendung des Tertiärbahnsystems (Kleinbahnen) jetzt noch nicht in Frage kommen.

Auf eine von der volkswirthschaftlichen Commission an den Herrn Ministerpräsidenten gerichtete Anfrage, wie sich die königl. Regierung die Gestaltung eines Gesetzentwurfes über die Reihenfolge des Baues von Nebenbahnen vorstelle, erklärte derselbe: Die Regierung habe kein besonderes Interesse daran, ob die Form einer Denkschrift oder eines Gesetzentwurfes gewählt werde; sie gehe nur davon aus, dass die langwierigen und gründlichen Berathungen doch auch ein positives Resultat haben sollten. Wolle die gesetzliche Regelung gewählt werden, so wäre die Absicht der Regierung, beim nächsten Zusammentritt der Stände denselben einmal einen

Baugesetzentwurf für die erste Finanzperiode vorzulegen, der vier Bahnen umfassen solle und eine Subvention für eine Privatunternehmung. Daneben würden in einem gleichzeitig vorzulegenden Gesetzentwurfe die dann noch verbleibenden, nach den anzustellenden vollständigen Erhebungen bauwürdig erscheinenden und von der Kammer zur Berücksichtigung empfohlenen Bahnen, in alphabetischer Reihenfolge zusammengestellt, als zur Ausführung in den beiden nächstfolgenden Finanzperioden bestimmt aufgeführt werden, wogegen die Mittel zur Ausführung dieser Bahnen im Gesetze selbst nicht gefordert werden sollen. Es würden hiebei noch etwa zehn Bahnen in Betracht kommen. Nach diesem Plane wären, vorausgesetzt, dass die Verhältnisse anhaltend günstig bleiben, sämmtliche in Frage kommenden Bahnen mit einem Gesammtaufwande von etwa 14,000.000 Mk. binnen sechs Jahren in Angriff zu nehmen und dies von vorneherein gesetzlich festgelegt. Auf einen längeren Zeitraum sollte sich die gesetzliche Festlegung überhaupt nicht erstrecken.

Die Commission glaubt, dass ein solcher Vorschlag den Absichten des Hauses, das einen rascheren Bau von Nebenbahnen erstrebe, entsprechen dürfte. Der Antrag der Commission geht dahin, die königl. Staatsregierung zu ersuchen, bezüglich der Ausführung der zur Berücksichtigung empfohlenen Bahnen nach Abschluss der anzustellenden Erhebungen der Ständeversammlung in Form eines Gesetzentwurfes Vorschläge zu machen.

Frankreich. (Versuchsfahrten automobiler Postwaggons auf den Linien der französischen Nordbahn.) In den ersten Tagen des Monates August fanden auf der Nordbahnlinie Paris—Beauvais Versuchsfahrten mit neuen Locomotivwaggons, genannt „Automobils postales", statt. Diese Waggons bestehen aus einer 2·40 m langen und 2·78 m breiten Plattform, auf welcher sich ein Serpolet-Dampfkessel mit Zugehör befindet. Auf der 3·07 m langen und 2·50 m breiten Fortsetzung dieser Plattform ist ein Coupé für den Postconducteur und ein Raum zur Aufbewahrung der Fahrpostsendungen angebracht; im Bedarfsfalle kann auch ein kleiner Gepäckswagen dem Fuhrwerke zugekoppelt werden. Die Fahrgeschwindigkeit variirt je nach der Terrainformation und der Belastung zwischen 37·55 und 70 km per Stunde. Der Verbrauch an Heizmateriale (Briquetts) beträgt per Stunde 2·25 kg und an Speisewasser für die Maschine circa 10 l. Die nach vor- und rückwärts gleich rasche Beweglichkeit dieser Postwaggons gestattet einerseits deren Intercalirung innerhalb der Zugsintervalle auf Linien mit besonders starkem Zugsverkehr, andererseits vermitteln sie einen raschen und regen postalischen Verkehr längs jener Linien, auf welchen nur wenige Züge zu verkehren pflegen. Das Zugbegleitungspersonale besteht aus nur zwei Mann, dem Maschinenführer und dem Postconducteur. Die günstigen Erfolge der Versuchsfahrten mit derlei Serpolet-Wagen auf Normalbahnen riefen die Idee wach, die derzeitigen Bahndraisinen für Materialtransporte und Inspectionsfahrten durch solche mit condensirtem Dampf betriebene Draisinen zu ersetzen, wodurch bei grössem Effecte eine nennenswerthe Ersparung an Handarbeitskraft erzielt werden wird.

— (Einführung eines Zustellungsdienstes für Fracht- und Eilgut-Avisi durch Radfahrer.) Die Direction der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée hat in mehreren grösseren Stationen ihres Netzes im Interesse der raschen Zustellung von Avisi einen Radfahrdienst inaugurirt, welcher durch junge Leute im Alter von 15—17 Jahren besorgt wird. Diesem bisher sich bewährenden Beispiele folgend, haben bereits andere Bahngesellschaften die Einführung eines ähnlichen Zustellungsmodus in Aussicht genommen.

— (Ministerielle Genehmigung von besonders ermässigten Frachtsätzen für den Transport frischer Milch nach Paris.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat die Direction der Französischen Staatsbahn ermächtigt, für Milchtransporte im Gewichte von 2500 kg von welch immer Station des Staatsbahnnetzes mit der Bestimmung nach Paris verwohlfeilte Tarife zu erstellen, wenn dieselben nach den Bahnhöfen Paris-Montparnasse oder Paris-Jury adressirt sind. Die Milchsendungen sind drei Stunden vor Abgang des Zuges aufzugeben und innerhalb von drei Stunden nach Ankunft des Zuges abzuholen; an die Wohnung des Adressaten kartirte Sendungen werden tarifmässig vom Bahnpersonale innerhalb von drei Stunden zugestellt. Der Transport der Milch hat in speciell für diesen Zweck namhaft gemachten Zügen zu erfolgen, welchen entsprechend construirte Wagen beigegeben sind. Die nachstehende Tabelle zeigt eine vergleichende Darstellung zwischen den Sätzen des früheren und des neuen Tarifes, und zwar mit Inbegriff der normalen Manipulationsgebühr per 1000 kg Milchfracht in Francs:

Entfernung	Alter Tarif	Neuer Tarif
100 km	13·65	12·90
125 „	17·63	14·55
150 „	21·50	16·90
175 „	25·00	19·30
200 „	28·40	21·40
225 „	31·75	23·80
250 „	35·00	26·05
275 „	38·15	28·30
300 „	41·15	30·40

Norwegen. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1895/96.) Am 30. Juni 1895 betrug die Ausdehnung des norwegischen Eisenbahnnetzes 1725·8 km. Am 4. Juni 1896 wurde die Privatbahn von der Ladestelle Lillesand nach dem Flaksvandsee im Amt Nedenes eröffnet, welche eine Spurweite von 1·067 m und eine Länge von 16·6 km hat. Am 16. October 1895 wurde eine Abzweigung der Drammen-Skienbahn von Eidanger nach Brevik dem Verkehre übergeben, welche eine Spurweite von 1·067 m und eine Länge von 9·4 km hat. Am 30. Juni 1896 betrug demnach die Länge der norwegischen Bahnen 1751·8 km, von denen 730 km eine Spurweite von 1·435 m, 996 km eine Spurweite von 1·067 m und 26 km eine Spurweite von 0·75 m hatten.

Von den Bahnen ist die 49 km lange Kongsvinger-Flisenbahn ausschliesslich Staatsbahn, zu der die betheiligten Gemeinden, ohne Eigenthum zu erhalten, einen Beitrag geleistet haben. 13 Staatsbahn-Interessentenschaften oder Bahnen, die dem Staate in Verbindung mit einzelnen Privaten und Gemeinden gehören, aber allein vom Staate als Staatsbahnen verwaltet werden, haben zusammen 1592 km Länge. Die Gesammtlänge der Staatsbahnen stellt sich demnach auf 1641 km, während die Privatbahnen 111 km Länge haben, von denen 68 km auf die Norwegische Hauptbahn, deren wirthschaftliche und Verwaltungsverhältnisse durch den Vertrag vom 17. December 1850 geordnet sind, entfallen. Die Privatbahn Nesttun-Os ist auf Grund der gemäss dem Gesetze vom 12. August 1848 durch königliche Verordnung vom 2. Februar 1891 ertheilten Concession angelegt; durch Beschluss des Storthings vom 12. Juli 1894 ist für diese Bahn, die am 30. Juni 1896 im Ganzen 734.409·82 Kr. kostete, ein Staatszuschuss von 280.000 Kr. zur Hälfte gegen Antheilscheine und zur anderen Hälfte als Darlehen bewilligt worden. Die im Jahre 1896 hinzugekommene dritte Privatbahn, Lillesand-Flaksvand wurde auf Grund der gemäss dem Storthingsbeschluss vom 22. Juni 1891 durch königliche Verordnung vom 31. August 1892 ertheilten Concession angelegt. Auf Grund eines Storthingsbeschlusses gibt der Staat zur Bahnanlage 200.000 Kr., und zwar die eine Hälfte als unverzinsliches Darlehen, die andere gegen Antheilscheine.

In Verwaltungsbeziehung sind die Staatsbahnen, die einer General-Direction (Styrelse) unterstehen, in 6 Betriebsämter (Trafikdistricter) getheilt; diese umfassen meistens mehrere Bahnen, doch ist die Linie einer Staatsbahn-Interessentenschaft zwischen zwei Betriebsämter getheilt. Die neu eröffnete Zweigbahn Eidanger-Brevik ist dem zweiten Betriebsamt zugetheilt, dem bereits die Hauptlinie Drammen-Skien angehört. Ausserdem ist im Jahre 1896 eine Aenderung in der Weise eingetreten, dass die Smaalensbahnstrecke Fredrikshald—Kornsjö, die bisher von der anschliessenden Schwedischen Dalslandbahn betrieben wurde, in eigene Verwaltung genommen und dem ersten Betriebsamte zugetheilt ist.

Für ganz Norwegen entfielen am 30. Juni 1896 auf 10.000 Einwohner 8·805 km, auf 1000 Quadratkilometer 5·433 km. Im Verhältnisse zur Bevölkerung war das Bahnnetz am dichtesten im Stifte Hamar, am dünnsten im Stifte Kristianssand (22·436, bezw. 3·480 km auf 10.000 Einwohner). Im Verhältniss zum Flächeninhalt war das Bahnnetz am dichtesten im Stifte Kristiania, am dünnsten im Stifte Kristianssand (26·494, bezw. 3·052 km auf 1000 Quadratkilometer). Am 30. Juni 1896 hatten sämmtliche norwegischen Bahnen 260 Stationen und Haltestellen, von denen je 8 auf die Bahnen Nesttun-Os und Lillesand-Flaksvand, 14 auf die Hauptbahn und 230 (einschliesslich 2 Stationen der neu eröffneten Strecke Eidanger—Brevik) auf die Staatsbahnen entfielen. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen von einander betrug 7·1 km; am grössten war die Entfernung bei der Aamot-Tönsetbahn mit 13·1 km, am kleinsten

bei der Lillesand-Flaksvandbahn (2·1 km). Als Stationen werden diejenigen Anhaltepunkte bezeichnet, welche noch andere als die Hauptgeleise haben, Abfertigungsbefugnisse für Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgut (in grösseren oder kleineren Mengen), lebende Thiere, Fahrzeuge und Telegramme besitzen, wo directe Abfertigung aller dieser Verkehrsarten in weitester Ausdehnung stattfindet und wo die Frachtzahlung sowohl beim Abgang als auch bei der Ankunft erfolgen kann. Haltestellen (Stoppesteder) haben wohl noch andere als die Hauptgeleise, doch ist die Abfertigung beschränkt theils mit Rücksicht auf die Verkehrsarten, theils bezüglich der Frachterlegung. Ausser den Stationen und Haltestellen haben die Staatsbahnen noch 25, die Nesttun-Osbahn 3 Haltepunkte (Holdepladse), welche keine anderen als die Hauptgeleise haben, wo aber Personen- und Güterabfertigung in grösserer oder geringerer Ausdehnung stattfindet.

Das Anlagecapital für sämmtliche Bahnen belief sich am 30. Juni 1896 auf 145,665.889·48 Kr. (gegen 142,795.856·62 Kr. im Vorjahre); von ersterer Summe entfielen auf die reine Staatsbahn (Kongsvinger-Flisen) 2,898.000 Kr., auf die Staatsbahn-Interessentenschaften 129,547.903·86 Kr., auf die Hauptbahn 12,023.575·80 Kr., auf die Nesttun-Osbahn 734.409·82 Kr. und auf die Lillesand-Flaksvandbahn 462.000 Kr. Für die reine Staatsbahn hat der Staat bisher 2,175.800 Kr. ausgegeben, während die Gemeinden an festem Beitrag 500.000 Kr., an Grunderwerbskosten 214.500 Kr. aufgewendet haben. Zu den Staatsbahn-Interessentenschaften hat der Staat durch ursprünglich übernommene Antheilscheine 95,456.200 Kr., durch später angekaufte Antheilscheine 748.475·06 Kr. und durch Darlehen 3,537.102·55 Kr. beigetragen. Ausserdem hat der Staat zu Verbesserungen, Betriebscapital u. s. w. 1,737.897·45 Kr. an die Bahnen gegeben, so dass sich der gesammte Aufwand des Staates für die Staatsbahnen auf 103,655.475·06 Kr. belief, für welche er 1895/96 eine Rente von 797.498·55 Kr. oder 0·8 pCt. bezog.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons - Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Steinamanger-Pinkafelder Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.65 ö. W., für die Stammactie fl. 5.65 ö. W., für den Genussschein fl. —.65 ö. W.

Ab 1. August:

Welser Localbahn-Gesellschaft. Restdividende fl. 1.— österr. Währ.

Ab 1. September:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886). Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. lit. A-Prioritäten fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Francs 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. fl. 5.— Silber.

Am 30. September:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 15. Juli:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe v. J. 1896 und 5 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 6. August:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (verlost am 1. Juni).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (verlost am 1. März).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 6. August).

Ostrau-Friedlander Bahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 1. März).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

I. Die schmalspurigen Strecken:

a) der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen Lauffen a. d. N.—Güglingen (11·82 km), eröffnet am 28. August 1896, und Schussenried—Buchau (9·45 km), eröffnet am 13. October 1896;

b) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein (25·51 km), eröffnet am 15. Juli 1896.

II. Die normalspurigen Strecken:

a) der kgl. Eisenbahn-Direction Altona Oldesloe—Sirksrade (18·268 km), am 15. Mai für den Wagenladungsverkehr eröffnet, und Sirksrade—Klein-Berkenthin (2·11 km), am 10. Juni gleichfalls für den Wagenladungsverkehr eröffnet;

b) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Zwittau—Polička (19·31 km), eröffnet am 15. September 1896; Jamnitz—Mährisch-Budwitz (20·77 km), eröffnet am 9. November 1896, und Schlackenwerth—Joachimsthal (7·91 km), eröffnet am 23. December 1896;

c) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Temesvár—Maria-Radna (64·025 km), eröffnet am 29. Mai;

d) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Saitz—Göding (37·646 km), eröffnet am 16. Mai.

Ferner ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten die 11·5 km lange Strecke Solingen-Süd—Remscheid der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthaltereirath in Graz Dr. Carl Russ mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die Hauptbahnen zweiten Ranges Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan betraut. [E.-M.-Z. 11.504/I.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthaltereirath Carl Schlögl, Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz, mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die bereits concessionirte Localbahn Sedlitz-Čížkowitz betraut. [E.-M.-Z. 11.689/I.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Landesregierungssecretär Dr. Heinrich Edlen von Cron in Laibach mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die Localbahn Laibach-Oberlaibach betraut. [E.-M.-Z. 11.561I/.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthaltereiconcipisten in Lemberg Adolf Stransky von Heilkron mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janow betraut. [E.-M.-Z. 11.452/I.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen dem bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bielitz in Verwendung stehenden Bezirkscommissär Franz Seibert die Functionen eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft“ übertragen.

Der k. k. Eisenbahnminister hat den Rechnungs-Unterofficier 1. Classe Gottlieb Höbelt zum Kanzlisten beim Eisenbahnministerium ernannt. [E.-M.-Z. 2364.]

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die im Baue befindlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Neudek — Johanngeorgenstadt und Marienbad—Karlsbad wird die **Lieferung und Aufstellung von neuen Eisenbrücken** im Gesammtgewichte von circa 1255 Tonnen Neumateriale (Martinflusseisen, Roheisenguss, Stahl und Blei) im allgemeinen öffentlichen Offertwege vergeben.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg Gewicht.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Specialbeschaffungs-Bureau der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zur Einsicht auf.

Die diesbezüglichen Offerte sind längstens bis **16. September 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Wien, im August 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Holzmaterialien wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

200 Cub.-Mtr. Brückenhölzer (Eichen und Lärchen),
421 „ „ (Tannen, Fichten, Kiefer),
442 „ Extrahölzer (Kiefer),
120 „ Wagenbauhölzer (Eiche),
10 „ „ (Fichte),
314 „ hartes Schnittholz für den Wagenbau,
1.620 „ weiches „ „ „ „
473 „ „ „ „ Bahnerhaltungszwecke,
27 „ Pfosten aus diversen Laubhölzern (Erle, Pappel, Nussbaum),
93 „ weiches Rundholz,
45 Stück Birkenstämme,
10.554 m geschnittene weiche Latten,
33.178 m runde Waldlatten,
23.585 m Stangen und Stacketen von weichem Holz,
17.000 Raummeter Säumling- (Schwarten-) Holz,
9.080 Hektoliter Holzkohle aus hartem und weichem Holz.

Diverse Holzwaaren, wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Dachschindeln, Pflöcke, Werkzeugstiele und Hefte, Rechen, Schiebtruhen, Schwartlinge, Besen etc.

Ausserdem gelangt auch noch die Lieferung der auf den Linien der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction erforderlichen **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Buchen- und Föhrenholz zur Vergebung.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Juni 1898 beendet sein; jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit vom März bis Ende December 1898 zu erfolgen. Alle übrigen Werk- und Schnitthölzer sind den Bestimmungen der speciellen Bedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorat) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise **längstens bis 10. September 1897, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach drei Gruppen auszufertigen und dementsprechend mit der Ueberschrift:

„Offerte für Lieferung von Schwellen und Offerte für Brücken- und Extrahölzer“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Bahnerhaltungszwecke“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Werkstättenzwecke und für Lieferung von Holzkohle und Brennholz“

zu versehen.

Die Preise sind franco **einer bestimmten Station** oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen verladen in die Waggons zu notiren. Offerenten entfernter Bezirke haben die Preise franco Waggon der Einbruchstation der k. k. Staatsbahnen (z. B. Oswięcim, Laibach, Kl.-Schwechat) zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 15. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Berichtigung.

In der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 19. August 1897, Seite 1702 [602], soll es im Kopfe anstatt „Třebovětz“ richtig „Třebovětic“ heissen.

Teplitz, am 23. August 1897. [619]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai.

Berichtigung der Frachtsätze für die Station Pilsen-Skodawerke.

In dem vom 1. September 1897, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. October 1897 giltigen und im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. August 1897, Nr. 94, veröffentlichten Nachtrage I zu dem vom 1. November 1896 giltigen Tarife, Theil II, für den oben genannten Verkehr hat auf Seite 3 unter Punkt I der zweite Absatz zu lauten:

„Die Frachtberechnung im Verkehre mit dieser Station erfolgt zu den für die Station Pilsen bestehenden, um 0·5 Pfg. per 100 kg erhöhten Frachtsätzen.“

Prag, am 20. August 1897. [620]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elektrische Strassenbahn Smichov-Košíř.

Fahrtarif.

2 Stationen . . . . 3 kr.
3 Stationen . . . . 4 kr.
Ganze Strecke . . . . 5 kr.

An den Werktagen Früh von 6 bis 7 Uhr, zu Mittag von 12 bis 1 Uhr, Abends von 6 bis 7 Uhr für die ganze Strecke . . . . . . 3 kr.

Košíř, den 23. August 1897. [621]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

Zu berichtigen sind:

a) Auf Seite 3 des Nachtrages III zu dem ab 1. November 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter in der Relation Wien (Nordbahnhof) - Jablunkau von 194·7 kr. auf 494·7 kr.;

b) in dem mit 1. August 1897 zur Einführung gelangten Tarife, Theil II, Heft 2, Seite 36, der Frachtsatz der I. Classe für die Relation Komotau A. T. E.—Ung.-Ostra von 3563 h auf 563 h per 100 kg.

Wien, am 24. August 1897. [622]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung des Einführungstermines des Nachtrages VII zum Tarife, Theil III, Heft 1, und des Nachtrages III zum Tarife, Theil III, Heft 2.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 93 vom 12. August 1897, Seite 1653, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 81 vom 15. Juli 1897, Seite 1472, verlautbarten Nachträge zu den Tarifen des rubricirten Verbandes, und zwar:

a) Nachtrag VII zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1,

b) Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil III, Heft 2,

treten nicht am 1. September, sondern am 1. October 1897 in Kraft.

Wien, am 24. August 1897. [623]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten für combinirte Züge von Reichenberg nach Aussig und Leitmeritz Stadt.

Ab 6. September 1897 werden in Reichenberg directe Fahrkarten für combinirte Züge nach Aussig und Leitmeritz Stadt über Turnau—Všetat-Přivor zu nachstehenden Preisen ausgegeben:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Nach Aussig	fl. 8.18	fl. 5.45	fl. 2.73
„ Leitmeritz Stadt	„ 7.13	„ 4.75	„ 2.38

Diese Fahrkarten gelten auf der Strecke Turnau—Všetat-Přivor für Schnellzüge, im Uebrigen für Personenzüge.

Wien, am 22. August 1897. [624]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Wimpfen der Badischen Staatsbahnen in den Eilgutverkehr.

Für die Station Wimpfen der grossherzoglich Badischen Staatsbahnen treten folgende Taxen in Kraft:

Nach und von		km	Sätze in Francs für 1000 kg			
			Eilgut			
			a)	b)	c)	d)
Wimpfen . .	Pino . .	592	163·59	163·59	158·98	158·98
	Chiasso .	636	175·56	175·56	169·98	169·98
	Peri . .	773	254·09	178·09	254·09	160·53

Wien, am 22. August 1897. [625]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung und Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. 1 e (Nutzholz nach Italien).

Auf Seite 142, bezw. 147 des Nachtrages III zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 sind mit Giltigkeit vom 1. September 1897 folgende Entfernungen und Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 e (Nutzholz nach Italien) nachzutragen:

		km	Franken für die Tonne
Grafenau	Pino	811	24·21
	Chiasso	855	25·53
	Peri	643	20·78
Waldkirchen	Pino	794	24·21
	Chiasso	838	25·53
	Peri	606	20·18

Auf Seite 13 des Nachtrages V sind die Schnittsätze des gleichen Ausnahmetarifes für Kalteneck mit Giltigkeit vom 1. September 1897 wie folgt abzuändern:

		Franken für die Tonne
Kalteneck	Pino	24·21
	Chiasso	25·53
	Peri	19·68

Wien, am 22. August 1897. [626]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Die anlässlich der durch Hochwasserschäden auf der Localstrecke der Südbahn verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse mit Kundmachung vom 14. August 1897 (Verordnungs-Blatt Nr. 95) vorbehaltlich hochortiger Genehmigung bis auf Weiteres zur Einführung gebrachten Zuschlagsfristen für nach Wien loco bestimmte oder Wien transitirende Sendungen, und zwar von drei Tagen bei Frachtgütern und einem Tag bei Eilgütern, wurden durch den Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. August 1897, Z. 7655/III, genehmigt.

Wien, am 24. August 1897. [627]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung von Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli sind die an der Neubaustrecke Triptis—Blankenstein (Saale) gelegenen Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt: Harra und Blankenstein (Saale) in den Tarif einbezogen worden.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Lobenstein (Reuss) unter Anstoss von
6 km für Harra und
9 km für Blankenstein (Saale)
zugrunde zu legen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Artikel Torfstreu und Torfmull in den Rohstofftarif.) Vom 1. August ab sind in den im obenbezeichneten Verbande bestehenden Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) die Artikel Torfstreu und Torfmull aufgenommen worden. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Abfertigung nach Kosel [Oderhafen]). Nach Eröffnung der Station Kosel (Oderhafen) für den allgemeinen Wagenladungsverkehr müssen die Frachtbriefe über diejenigen Sendungen, welche an der Umschlagsstelle dortselbst umgeschlagen werden sollen, die Vorschrift tragen: „Zur Weiterbeförderung auf der Oder.“ Fehlt dieser Vermerk und wird in Folge dessen eine Umstellung der Wagen erforderlich, so wird hiefür die tarifmässige Umstellungsgebühr erhoben. Für die Anmeldung der Umschlagsgüter bei der Hafenabfertigung bleiben die besonders bekannt gemachten Bestimmungen bestehen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarifänderungen.) Am 10. August sind für den Verkehr zwischen Seitz (Sächs. Staatsbahnen) und einigen württembergischen Verbandsstationen geänderte Entfernungen in Kraft getreten, die bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verbands-Gütertarif. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Im Nordostdeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarife wird mit sofortiger Giltigkeit in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen: „7. Torfstreu und Torfmull.“ Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.“

Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1897. (Tarifirung des Artikels „Cementziegel“.) Laut Kundmachung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn als Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes de dato 20. Juli 1897 wurde mit sofortiger Giltigkeit der Artikel „Cementziegel“ in Pos. 105 (deutsch), Cementwaaren des Specialtarifes III der oben erwähnten Güterclassification, aufgenommen.

Schweizerische Eisenbahnen. (Ergänzung der Güterclassification vom 1. April 1897.) Laut Kundmachung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn als Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes de dato Basel 2. August 1897 wurde mit sofortiger Giltigkeit der Artikel Bauxit in den Specialtarif III eingereiht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1537	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C—5	Radotin, Kalk-Podol	Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg der begünstigten Artikel pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	Verschieden	50% von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Oe.N.W.B. zur Berechnung gelangen; doch muss mindestens ein Minimal-Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km resultiren	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau des Fabrik-Etablissements der Firma A. und F. Nettl in Tafelbauden bestimmt sein
			Ziegel der Position Z—1	Böhm.-Skalitz, Königgrätz										
			Eisen und Stahl etc. der Position E—6 und E—7	Prag Oe.N.W.B.										
			Chamotte der Position C—8 und Steinzeugwaaren der Position S—66	Wotwowitz, Teplitz										
1538	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen, Milbars und sonstige Eisenartikel der Classe C, ferner Abfälle von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech der Position A—7 a, ferner Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Position E—9 der allgemeinen Güterclassification	Teplitz (oder vice versa)	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	68·2 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Abfälle der Pos. A—7 a haben, falls diese Transporte unverpackt aufgeliefert werden, die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
1539	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bier	Brünn	Schleinbach	Aufgabe als Frachtgut, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	50 Kreuzer	38 Kreuzer	12 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1540	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Häckerling	Soroksár	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3	254 Heller	83 Heller	171 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1541	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Stearin	Jungbunzlau Oe.N.W.B. Jungbunzlau B.N.B. Prag Oe.N.W.B. Prag St.E.G. Prag k.k.St.B.	Wien Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B. Wien K.F.J.B. Wien Oe.N.W.B. Wien St.E.G. und K.F.N.B. Wien K.F.J.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	326 Heller (Jungbunzlau) 316 Heller (Prag)	248 Heller 228 Heller	78 Heller 88 Heller	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
1542	**Oesterr. Nordwestbahn**		Braunkohle	Aussig transito	Lissa	**Aufbringung von 3000 metrischen Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mittelst Industriegeleises in ein industrielles Etablissement zugeschoben werden und ausschliesslich für Zwecke desselben bestimmt sein	Vom 1. September 1897 bis 31. August 1898	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	42 Kronen pro 10.000 kg	33 Kronen pro 10.000 kg	9 Kronen pro 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und auf ein industrielles Etablissement in Lissa als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens des Stationsvorstandes in Lissa bestätigt erscheint, dass die Sendungen mittelst Industriegeleises zugeschoben wurden. Diese Documente sind consignirt spätestens bis Ende October 1898 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1543	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle, Coaks und Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel	M e d l e s c h i t z	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 sammt Nachträgen I/A bis IV/A	24·4 Kreuzer ö. W.	21·9 Kreuzer ö. W.	2·5 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe mit der reclamirenden Firma als Versenderin, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1898	Falls sich der in Betracht kommende officielle Frachtsatz des citirten Tarifes innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses ermässigt, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
1544	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Bahnen	Zweiachsige Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern rollend	Aachen Aachen-Kölnthor Aachen-Templerbend Köln-Deutz B.M. Köln-Ehrenfeld Hagen-Eckesey Düsseldorf-Lierenfeld	Budapest, sämmtliche Bahnhöfe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut, Aufrechthaltung der im Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland etc. andererseits enthaltenen einschlägigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark pro Wagen à 2 Achsen 197·19 197·61 197·61 188·37 188·65 193·55 192·71		Im Kartirungswege		
1545	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art	Humpoletz oder umgekehrt	Iglau Stadt	Aufgabe in beliebigen Mengen und unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1887	Localtarife	Verschieden	72 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1546	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Wien K.F.N.B. transit	Wr. Neustadt Wöllersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Schneebergbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	Heller 30·6 30·6	Verschieden	Im Kartirungswege		

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. | **Wien, 28. August 1897.** | **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Zlin der projectirten Localbahn Otrokowitz—Zlin-Wisowitz nach Freistadtl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Eisenbahn-Bauunternehmer Ad. Thomas in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Zlin der projectirten Localbahn Otrokowitz—Zlin-Wisowitz über Kosteletz nach Freistadtl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. August 1897. Z. 11.118/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit animalischer oder elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Bereiche der Stadt Pola, ausgehend vom dortigen Bahnhofe zur Marine-Schwimmschule und zu den Maxbaracken, mit einem eventuellen Flügel von der Riva zum Kaiserwalde.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Rudolf Urbanitzky, behördl. autor. Civilingenieur in Linz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal- oder normalspurige, mit animalischer oder elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Bereiche der Stadt Pola, ausgehend von dem dortigen Bahnhofe über die Franz Josefs-Strasse, Arsenalstrasse zur Marine-Schwimmschule und zu den Maxbaracken, mit einem eventuellen Flügel von der Riva zum Kaiserwalde, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. August 1897. Z. 11.618/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Starkenbach der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn an die Reichsgrenze mit einer Abzweigung von Wurzelsdorf nach Grünthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Johann Grafen Harrach zu Rohrau in Wien im Vereine mit F. Jerie, Bürgermeister der Stadt Starkenbach, J. Zubaty, Bezirksobmann in Starkenbach, Josef Hanney, Fabrikant in Rochlitz, Linke & Stumpe, Fabrikanten in Jablonetz, Josef Wodsedálek, Bezirksobmann in Hochstadt, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Starkenbach der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Rochlitz, Wurzelsdorf, Neuwelt an die Reichsgrenze mit einer Abzweigung von Wurzelsdorf nach Grünthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. August 1897. Z. 11.955/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.*)

Für Klagen gegen das k. k. Eisenbahnärar ist in allen Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises der k. k. Staatsbahn-Directionen ausschliesslich jenes Gericht competent, in dessen Sprengel die zur Vertretung der betreffenden Staatsbahn-Direction berufene Finanzprocuratur ihren Sitz hat.

(Entscheidung vom 6. Juli 1897, Z. 2786.)

Mit Klage de präs. k. k. Handelsgericht Wien, 15. September 1896, Z. 185.701, belangte M. L., Kaufmann in Lemberg, durch Dr. N., Advocaten ebenda, das Eisenbahnärar zu Handen der k. k. niederösterr. Finanzprocuratur in Wien wegen Bezahlung von 351 fl. und Rückstellung von fünf Stück Wertheffecten, eventuell Bezahlung von weiteren 500 fl. ö. W. c. s. c. aus dem Titel der Abwicklung eines mit Schlussbrief vom 3. März 1891 zwischen der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau als Käufer und dem Kläger als Verkäufer für das Jahr 1892 zu Stande gekommenen Brennholzlieferungsgeschäftes.

Gegen die Klage erhob die k. k. niederösterr. Finanzprocuratur die Einwendung der örtlichen Incompetenz des angerufenen k. k. Handelsgerichtes Wien.

Diese Einwendung wurde vom k. k. Handelsgerichte Wien und vom k. k. Oberlandesgerichte Wien verworfen; über ausserordentliche Revisionsbeschwerde der k. k. niederösterr. Finanzprocuratur jedoch wurde vom k. k. Obersten Gerichtshofe mit Urtheil vom 6. Juli 1897, Z. 7923, in Abänderung der untergerichtlichen Erkenntnisse vom 20. November 1896, Z. 233.122, und vom 2. März 1897, Z. 2786, derselben stattgegeben und die Klage aus diesem Grunde zurückgewiesen.

Die oberstgerichtlichen Entscheidungsgründe folgen der Argumentation der Revisionsausführungen und besagen im Wesentlichen Folgendes:

Die Anschauung der beiden Untergerichte, wonach das k. k. Eisenbahnärar seinen Sitz lediglich in Wien habe, ist eine rechtsirrthümliche, zumal hieraus folgen würde, dass dasselbe in allen Fällen bei einem Gerichte in Wien belangt werden könne, dem jedoch die Bestimmung des § 23 C.-J.-N. entgegensteht.

Da nämlich von einem bestimmten Wohnsitze des Aerars überhaupt nicht gesprochen werden kann, so normirt der citirte § 23, dass der Fiscus als Geklagter in jenen Fällen, in welchen sich die Zuständigkeit nach dem Wohnsitze richtet, demjenigen Gerichte, in dessen Sprengel der Amtssitz der Finanzprocuratur, oder, wenn durch eine eigene Kundmachung ein Fiscalvertreter für einen bestimmten Bezirk bleibend bestellt ist, jenem Gerichte, in dessen Sprengel der Amtssitz dieses Vertreters sich befindet, untersteht. Diese gesetzliche Bestimmung kann nur dahin interpretirt werden, dass in dem einzelnen Streitfalle, wenn der Wohnsitz für die Zuständigkeit massgebend ist, für Klagen gegen das Aerar dasjenige Gericht competent erscheint, in dessen Sprengel der Amtssitz jener Finanzprocuratur gelegen ist, welche nach den diesfalls bestehenden Vorschriften das Aerar in dieser Streitsache zu vertreten hat.

Dass diese Interpretation dem Sinne des Gesetzes entspricht, ergibt sich daraus, dass schon die Civiljurisdictionsnorm vom 18. Juni 1850, R.-G.-Bl. Nr. 237, im § 13 die Bestimmung enthielt, wonach in allen Fällen, in welchen sich die Zuständigkeit nach dem ordentlichen Wohnsitze richtet, der Fiscus jenen Gerichten untersteht, in deren Sprengel der Amtssitz des dem Ministerium unmittelbar untergeordneten verantwortlichen Vorstandes der zur Leitung des bezüglichen Verwaltungszweiges berufenen Behörde sich befindet, dass der § 23 der nunmehr geltenden Civiljurisdictionsnorm offenbar dasselbe Princip zum Ausdrucke bringen wollte und lediglich an Stelle des Amtssitzes der dem Ministerium unmittelbar untergeordneten Administrativbehörde jenen der betreffenden Finanzprocuratur als massgebend bezeichnet, und dass im Verfolge desselben Princips auch § 74 der — allerdings noch nicht ins Leben getretenen — Civiljurisdictionsnorm vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 110, verfügt, dass der allgemeine Gerichtsstand des Aerars durch den Sitz des öffentlichen Organs bestimmt wird, welches nach den hierüber geltenden Vorschriften das Aerar in der Streitsache zu vertreten berufen ist.

Die Entscheidung dieses Competenzstreites hängt daher lediglich von der Beantwortung der Frage ab, welche Finanzprocuratur zur Vertretung des Aerars im vorliegenden Processe berufen erscheint. Erwägt man nun, dass der der Klage zugrunde liegende Vertrag vom 3. März 1891 zwischen dem Kläger und der bestandenen k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau abgeschlossen wurde und Brennholzlieferungen für den Bedarf der letzteren zum Gegenstande hatte; erwägt man, dass die genannte Direction gemäss § 28 P. 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 23. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 183, zum selbstständigen Abschlusse dieses Vertrages befugt war, und dass die laut der Kundmachung vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 129, mit 1. August 1896, also noch vor Anbringung der Klage, an Stelle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen getretenen k. k. Staatsbahn-Directionen gemäss § 16 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl Nr. 16, innerhalb ihres Geschäftsbezirkes in allen ihrer Competenz zugehörigen Angelegenheiten, zu welchen der in Rede stehende Vertrag gemäss § 17 Z. 23 ibid. gehört, die Staatseisenbahn-Verwaltung selbstständig vertreten, so ergibt sich aus den den Wirkungskreis der Finanzprocuraturen regelnden Normen (Finanzministerial-Erlass vom 13. August 1851, R.-G.-Bl. Nr. 188, und vom 16. Februar 1855, R.-G.-Bl. Nr. 34), dass die Finanzprocuratur in Wien zur Vertretung des Aerars hinsichtlich der von einer Administrativbehörde desselben in ihrem selbstständigen Wirkungskreise, jedoch nicht im Sprengel der genannten k. k. Finanzprocuratur eingegangenen und ebenso wenig in diesem Sprengel zu erfüllenden vertragsmässigen Verbindlichkeit nicht berufen ist, woraus gemäss § 23 C.-J.-N. folgt, dass das Handelsgericht in Wien zur Entscheidung der vorliegenden Rechtssache nicht competent erscheint.

Bei dieser Sachlage stellen sich die Entscheidungen der unteren Instanzen, welch letztere bei deren Fällung die Bestimmung des § 23 C.-J.-N. nicht beachtet haben, als gesetzwidrig und somit als offenbar ungerecht dar, und war daher nach Zulass des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G.-S. Nr. 2593, der ausserordentlichen Revision des geklagten Theiles Folge zu geben.

*) Vergleiche die Entscheidung des k. k. Landesgerichtes Wien vom 20. October 1896, mitgetheilt in Nr. 32 ex 1897.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Krakau: Project der Errichtung einer Haltestelle „Maryampole“ in km 3·02 der Linie Zagórzany—Gorlice.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die Errichtung einer Haltestelle mit der Bezeichnung „Maryampole“ in km 3·02 zwischen den Stationen Zagórzany und Gorlice der Linie Zagorzány—Gorlice als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Lemberg ermächtigt, der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.950/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Bodenbach: Bauconsensertheilung für die Errichtung eines Lagerhauses und eines Schleppgeleises in der Station Schönpriesen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für ein Lagerhaus und eine Schleppgeleiseanlage der Firma L. Bahrendt in der Station Schönpriesen der Linie Brünn—Bodenbach ertheilt. [E.-M.-Z. 12.748 IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Verlängerung der Schleppbahn in die Parquettenfabrik von Kordina & Comp. in Brünn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung der Schleppbahn in die Parquettenfabrik der Firma E. Kordina & Comp. in Brünn ertheilt. [E.-M.-Z. 12.692/IV.]

— (Project für die Vergrösserung des Restaurationspavillons in der Station Wessely a. d. M. der Linie Brünn—Vlarapass.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Vergrösserung des Restaurationspavillons in der Station Wessely a. d. M. der Linie Brünn—Vlarapass als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Brünn ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.693/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Schleppbahn von der Station Leobersdorf zum Fabriks-Etablissement der Firma Ganz & Comp. dortselbst: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für eine normalspurige, mit animalischer Kraft zu betreibende Schleppbahn von der Station Leobersdorf der Linie Wien — Triest zum Fabriks-Etablissement der Firma Ganz & Comp. dortselbst ertheilt. [E.-M.-Z. 12.846/IV.]

Kleinbahn Liesing - Breitenfurth mit Abzweigung nach Laab a. W. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende und elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Liesing nach Breitenfurth mit einer Abzweigung nach Laab a. W. im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 9974/I.]

Projectirte Kleinbahn Klosterneuburg-Weidling. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der von der Firma Lindheim & Comp. angestrebten, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit 1 m Spurweite von der Station Klosterneuburg - Weidling der Staatsbahnlinie Wien—Gmünd nach Weidling hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 3283/I.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Leitmeritz—Auscha: Eisenconstruction und Mauerwerkspläne.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Pläne der Mauerwerksanlagen für die offenen Objecte der Theilstrecke Leitmeritz — Auscha der Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg km 52·697, 53·7065, 56·8459, 57·0106, 62·0402, 62·116, ferner der gewölbten Objecte in km 48·41355, 48·48305, 54·0087, 55·335, 56·4519, 61·0703, 63·4759, 63·7785, 64·4087 und für die gewölbten Wegbrücken in km 58·5/6 und km 62·0402, dann für die Eisenconstructionen der Objecte in km 53·7065, 56·8459, 57·0106 wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 9160/I.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Strecke Měchenitz—Dobřis: Variante km 9·3—11·6, 16·9—23·1, 25·9—27·0, 29·2—30·4: Bauconsensertheilung.) Im Hinblick auf das im Allgemeinen anstandslose Ergebniss der in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Detailprojecte für die Varianten km 9·3—11·6, 16·9—23·1, 25·9—27·0, 29·2—30·4 der Zweiglinie Měchenitz—Dobřis der Localbahn Čerčan-Modřan, dann rücksichtlich der Schleppbahn nach Althütten in der Zeit vom 22. bis 24. März durchgeführten politischen Begehung hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9517/I.]

Projectirte Localbahn Troppau-Grätz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Troppau vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Troppau nach Grätz die Trassenrevision auf den 2. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller betraut. [E.-M.-Z. 13.105/I.]

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Strecke km 0·0—2·6: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. August die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von J. Judkiewicz in Krakau vorgelegten Detailprojectes für die Anschlussstrecke km 1·1—2·6 der Linie Krakau—Kocmyrzów an die Staatsbahnlinie Krakau—Rzeszów die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt [E.-M.-Z. 11.278/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Budapest-Kelenföld—Györ [Raab]). Im Rahmen der vom Handelsminister in Vorschlag gebrachten Investitionen und Bauten auf den kgl. Ungarischen Staatsbahnen nimmt die Legung des zweiten Geleises zwischen Budapest-Kelenföld und Raab eine erste Stelle ein, und ist für dieselbe der Betrag von 6 Millionen Gulden präliminirt. Als erste Rate figuriren pro 1897 fl. 200.000 und pro 1898 1 Million Gulden. Der Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, nun die Anordnung getroffen, dass die Vergebung der Arbeiten pro 1898 ehestens erfolgen könne.

— (Wiedereinführung der Nachnahme-Auszahlungen in Budapest durch Vermittlung eines Geldinstitutes.) Die Auszahlung nach den auf den Budapester Bahnhöfen aufgegebenen Waaren eingeflossenen Nachnahmen wurde einige Jahre hindurch durch ein Budapester Geldinstitut bewerkstelligt. Im Jahre 1892 hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Auszahlungsdienst wieder an sich genommen und denselben mit der Sammelcasse der linksuferigen Betriebsleitung vereinigt. Nachdem jedoch die Bequemlichkeit des Publicums dafür spricht, dass der Auszahlungsort womöglich im Centrum des geschäftlichen Lebens sich befinde, hat, wie aus Budapest berichtet wird, der kgl. ungarische Handelsminister beschlossen, dass die Auszahlung wieder ein Geldinstitut besorge, und hat die Direction betraut, diesbezüglich endgiltige Abmachungen zu treffen.

— (Eröffnung der Haltestelte Tar.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihrer Hauptlinie Budapest—Ruttka zwischen den Stationen Pászthó und Bátony das Wächterhaus Nr. 73 unter der Benennung „Tar“ als bedingungsweise Haltestelle für den Personen- und Reisegepäcksverkehr eröffnet wurde.

Südbahn-Gesellschaft. (Station Mariatelep.) Am 1. August wurde die an der Linie Pragerhof—Budapest zwischen den Stationen Balaton-Szt. György und Fonyód-Fürdötelep gelegene, bisher nur für den beschränkten Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Fonyód unter der nunmehrigen Bezeichnung „Mariatelep“ als Station für den Gesammtverkehr eröffnet

Ausland.

Deutsches Reich. (Uebertragung des Baues und Betriebes neuer Eisenbahnlinien.) Durch Allerhöchsten Erlass vom 16. Juni wurde bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 8. Juni betreffend die Erweiterung des preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern im § 1 unter I, lit. a), vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Eisenbahnen
   a) von Stallupönen nach Goldap,
   b) von Oertelsburg nach Neidenburg
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr.,
2. der Eisenbahn von Kulm nach Unislaw
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig,
3. der Eisenbahnen
   a) von Schweidnitz nach Charlottenbrunn,
   b) von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal)
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau,
4. der Eisenbahn von Grätz i. P. nach Kosten i. P. oder Czempin oder einem zwischen diesen Orten gelegenen anderen Punkte der Linie Lissa—Posen
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen,
5. der Eisenbahn von Kallies nach Falkenburg
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg,
6. der Eisenbahn von Wollin nach Swinemünde
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin,
7. der Eisenbahnen
   a) von Blankenstein nach Marxgrün,
   b) von Niederfüllbach nach Rossach,
   c) von Ebersdorf bei Sonnefeld nach Weidhausen
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt,
8. der Eisenbahnen
   b) von Schandelah nach Oebisfelde,
   b) von Triangel nach Uelzen
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.
9. der Eisenbahnen
   a) von Münster i. W. nach Coesfeld,
   b) von Coesfeld nach Borken i. W.,
   c) von Borken i. W. nach Empel
   der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster i. W.,
10. der Eisenbahn von Wülfrath nach Ratingen (West)
    der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld,
11. der Eisenbahnen
    a) von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil,
    b) von Primsweiler nach Dillingen
    der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken

übertragen wird.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft in Bromberg beabsichtigt, eine schmalspurige Kleinbahn von Königsberg i. Pr. nach Neukuhren zu bauen.

Von dem Ingenieur L. Matschke in Berlin wird die Herstellung einer Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Fallersleben über Beyenrode nach Königslutter geplant.

Der Unternehmer R. F. Dorendorff in Magdeburg beabsichtigt, vollspurige Kleinbahnen vom Bahnhofe Belleben nach Alsleben a. d. Saale und vom Bahnhofe Belleben nach Gerbstädt zu bauen.

Die Actiengesellschaft für elektrische Anlagen und Bahnen in Dresden plant den Bau einer vollspurigen, elektrisch oder mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Merseburg nach Leutzsch.

— (Actiengesellschaft Bergische Kleinbahnen.) Unter dieser Firma ist in Elberfeld am 21. Juni eine Actiengesellschaft mit einem Capital von vorläufig 3,000,000 Mk. errichtet worden. Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist der Bau und Betrieb, die Erwerbung, Veräusserung, Pachtung, Verpachtung und sonstige Verwerthung von elektrischen und anderen Kleinbahnen und Transportunternehmungen, sowie von elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen, vorzugsweise in Rheinland und Westphalen, die Betheiligung bei solchen oder verwandten Unternehmungen, sowie auch die Erwerbung und Verwerthung von einschlägigen Concessionen, Patenten und Licenzen. Die Gründer der Gesellschaft sind: Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, A. Schaaffhausen'scher Bankverein in Köln, Commerz- und Discontobank in Hamburg zu Hamburg, von der Heydt-Kersten & Söhne in Elberfeld, Bayerische Vereinsbank in München.

— (Uebergang der Hanauer Kleinbahn an eine Actiengesellschaft.) Die im vorigen Jahre eröffnete und in Betrieb genommene Kleinbahn, die den Landkreis Hanau bis zur hessischen Grenze durchschneidet, ist an eine Actiengesellschaft übergegangenen, die sich unter obigem Namen gebildet und ihren Sitz in Frankfurt a. M. hat. Dieselbe beabsichtigt, die Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss bis Büdingen-Rinderbügen fortzusetzen, wie auch eine elektrische Bahn durch Hanau und Umgebung zu erbauen und zu betreiben. Das Actiencapital beläuft sich auf 750.000 Mk., während 350.000 Mk. durch Hypothek auf die Bahnlinien Hanau—Hüttengesäss, bezw. Hanau—Langenselbold gedeckt werden.

— (Verlegung der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft Lenz & Cie. nach Stargard i. P.) Die Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. wurde mit Ende Juni nach Stargard i. P. verlegt. Zu dem Bezirke dieser Betriebsabtheilung gehören folgende Kleinbahnen: 1. Stolpethalbahn, 2. Greifenhagener Kreisbahnen, 3. Saatziger Kleinbahnen, 4. Regenwalder Kleinbahnen, 5. Colberger Kleinbahnen, 6. Greifenberger Kleinbahnen, 7. Randower Kleinbahn. Alle auf den Betrieb und Verkehr der genannten Bahnen bezüglichen Schriftstücke sind nunmehr an die Betriebsabtheilung Stargard der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. in Stargard i. P. (Bahnhofstrasse 24) zu richten.

Preussen. (Sitzung des Landeseisenbahnrathes.) Der preussische Landeseisenbahnrath hat am 24. Juni seine 28. Sitzung abgehalten, in welcher durchweg Gütertariffragen berathen wurden. Der wichtigste Punkt der Tagesordnung betraf den Antrag, der Landeseisenbahnrath möge die Staatsregierung veranlassen, die Streckensätze für Stückgüter nach dem Princip der mit zunehmender Entfernung fallenden Scala zu erstellen. Aus Anlass dieses Antrages sind besondere Erhebungen über die Entwicklung des Güterverkehres auf den Preussischen Staatsbahnen während des Zeitraumes von 1886/87 bis 1895/96, sowie über das Bedürfniss der einzelnen Artikel nach Erweiterung ihres Absatzgebietes vorgenommen worden. Seitens des Vertreters des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde in Ergänzung des durch die Erhebungen gewonnenen Materials mitgetheilt, dass der Antrag durch 13 Handelskammern unterstützt worden sei. Widerspruch habe der Antrag nur in einer Eingabe des Vereines Deutscher Spediteure gefunden. Sodann wurde in der Berathung Seitens der Verfechter des Antrages hervorgehoben, dass die Fabrikation sich immer mehr auf Specialitäten lege, um möglichst Vollkommenes zu leisten. Die Producenten müssten jetzt ihre Kunden in ganz Deutschland suchen und ihre Artikel auf weite Entfernungen verfrachten. Wenn dennoch eine Steigerung in der durchschnittlichen Beförderungslänge bei Stückgut nicht eingetreten, so gehe daraus hervor, dass der Verkehr auf weitere Entfernungen durch die zu hohen Frachten unterbunden sei. Es ergebe sich auch aus dem mitgetheilten Material, dass ein hervorragendes Bedürfniss für den Austausch einer grossen Waarenzahl in Einzelsendungen über weite Entfernungen bestehe. Dabei handle es sich um eine Massregel, welche vorwiegend der inländischen Gütererzeugung im Wettbewerbe gegen die Zufuhr des Auslandes zugute komme, so dass die Verbilligung der Stückgutfrachtsätze auf weitere Entfernungen den Bezugs- und Absatzkreis der Gütererzeugung erweitern werde. Was den Widerspruch der Spediteure anlange, so sei ein Hauptgrund für den Antrag, dass sich der Sammelverkehr für weite Entfernungen und kleine Plätze gar nicht eigne. Die Verzögerung bei Benützung des Sammelverkehres sei vielfach eine ganz ungeheure und die Verbilligung eine sehr unwesentliche. Für den Verkehr zwischen den grossen Städten und Industriecentren hätten sich dagegen die Spediteure gut bewährt und sollten hiefür auch beibehalten werden. Dem gegenüber wurde von anderer Seite ausgeführt, dass eine gleichmässige Herabsetzung der Stückgutfracht für alle Entfernungen einer Ermässigung auf nur weitere Entfernungen vorzuziehen sei, weil damit jeder Anschein einer Bevorzugung einzelner vermieden werde. Obwohl hierauf der Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten erwiderte, dass mit einer solchen Herabsetzung der Stückgutfracht das Risico eines Frachtausfalles von 30 Millionen Mark verbunden sei, welches voraussichtlich für längere Zeit einer derartigen Massregel entgegenstehen müsse, dass es ferner niemals möglich sein werde, die Fracht auf alle Entfernungen so stark zu ermässigen, wie in der Beschränkung auf die weiteren, und dass endlich für kurze Entfernungen auch keine Nothwendigkeit einer Ermässigung bestehe, wurde vom Landeseisenbahnrath beschlossen, zu erklären: „Es entspricht dem allgemeinen Bedürfniss, dass der Tarif für die allgemeine Stückgutclasse ermässigt werde."

Ueber einen Antrag: „Der Landeseisenbahnrath wolle beschliessen, bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu befür-

worten, dass an Stelle des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes von 1879 ein neuer Tarif in die Wege geleitet werde, welcher unter thunlichster Beseitigung der zur Zeit bestehenden Ausnahmetarife den Grundsatz der Ermässigung der Tarifsätze mit wachsender Entfernung für den gesammten Eisenbahn-Güter- (einschliesslich Stückgut-) Verkehr zur Geltung bringt," wurde nach kurzer Erörterung zur Tagesordnung übergegangen.

Zu einem weiteren Antrage auf Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmull beschloss der Landeseisenbahnrath: „im öffentlichen Verkehrsinteresse eine allgemeine, auch den Bezügen aus dem Auslande zu theil werdende Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmull, und zwar durch Aufnahme der beiden Artikel in den Rohstofftarif, zu befürworten."

Sodann wurde von den Seitens der ständigen Tarifcommission vorberathenen, für die Beschlussfassung der Generalconferenz vorbereitenden Anträgen zu der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes die Befürwortung der Tarifirung von Wein abgelehnt, dagegen die Tarifirung von Holzbriquetts (Pressholz), von Kalkschlamm der Ammoniak-Sodafabrikation, von Dauerkartoffeln und endlich von rohen grünen und gesalzenen, sowie getrockneten Häuten und Fellen angenommen.

Nicht befürwortet wurde hierauf ein Antrag auf Frachtermässigung für rohe, auch zerkleinerte Kalksteine von Rübeland und Elbingerode nach Stassfurt, Schönebeck und Magdeburg, während endlich ein Antrag auf Frachtermässigung für Schwefelkiesabbrände, die an Entzinkungsanstalten versandt werden, die Befürwortung des Landeseisenbahnrathes fand.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Genehmigung von Kleinbahnen.) Ein an die kgl. Regierungspräsidenten, den kgl. Polizeipräsidenten in Berlin und die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteter Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten verbreitet sich nach der „Z. d. V. D. E.-V." über die Beschränkungen, mit denen sich der Minister vielfach bei Genehmigung von Kleinbahnen einverstanden erklärt hat, wie folgt:

Die Beschränkungen, unter denen ich mich vielfach, insbesondere hinsichtlich der Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehre, mit der Genehmigung von Kleinbahnen einverstanden erklärt habe, sind, wie ich aus einer Reihe von Anträgen und Berichten entnehme, die Veranlassung zu einer irrigen Auffassung von dem Zwecke und der Bedeutung der angeordneten Massnahmen geworden. Zur Beseitigung derartiger Missverständnisse und zugleich zur Berücksichtigung bei der Berichterstattung über die Zulassung von Kleinbahnen weise ich ergebenst auf folgende bei dieser Zulassung massgebende Gesichtspunkte hin:

Für die Entscheidung der Frage, ob eine Schienenverbindung als Kleinbahn nach Massgabe des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zugelassen werden kann, lassen sich allgemeine Regeln nicht aufstellen. Es ist vielmehr nach Lage des Einzelfalles gemäss § 1 a. a. O. zu untersuchen, ob die geplante Bahn vorwiegend den Interessen des allgemeinen Verkehres oder denjenigen des örtlichen Verkehres dienen würde. Hiebei sind die räumliche Ausdehnung, Linienführung, Spurweite und Betriebskraft, sowie der Betriebszweck und die Betriebsart mit in Berücksichtigung zu ziehen. Wird dieser Gesichtspunkt streng festgehalten, so würde eine Reihe von Kleinbahnen in dem geplanten Umfange nicht als solche zugelassen werden können; es müsste vielmehr häufig Zurückweisung der Anträge erfolgen, weil in Berücksichtigung aller in Erwägung kommender Factoren das betreffende Unternehmen als über den Rahmen einer Kleinbahn hinausgehend zu erachten ist. In vielen Fällen wird indessen durch eine geeignete Beschränkung, sei es in dem Verkehrsumfange oder der Wahl der Spur, der Betriebskraft u. s. w., die Zulassung von Schienenverbindungen als Kleinbahnen zu ermöglichen sein. Weit entfernt davon, hiedurch eine Beeinträchtigung der Kleinbahnentwicklung herbeizuführen, bezweckt dieses Verfahren im Gegentheil das Zustandekommen gerade derjenigen zahlreichen und umfangreichen Kleinbahnen, welche sich von den eigentlichen Eisenbahnen (Voll- oder Nebenbahnen) kaum noch unterscheiden und ohne solche Beschränkungen als Kleinbahnen überhaupt nicht zugelassen werden könnten.

Die Frage der Betheiligung der Kleinbahn am Durchgangsverkehre muss bei diesen Erwägungen mit ganz besonderer Sorgfalt behandelt werden. In der Regel wird die Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehr der Eisenbahnen dem wirthschaftlichen und rechtlichen Charakter einer Kleinbahn nicht entsprechen. Unter Durchgangsverkehr ist hiebei jedenfalls derjenige Verkehr zu verstehen, der sich von einer vor der Kleinbahn gelegenen Eisenbahnstation unter Benützung der Kleinbahn als Mittelglied nach einer hinter der letzteren gelegenen Eisenbahnstation bewegt. Dagegen wird nicht ohne weiteres darunter auch derjenige Verkehr verstanden, der innerhalb der Kleinbahn, also von einem zum anderen Endpunkte derselben, stattfindet, und unter Umständen auch dann nicht, wenn das Gut von einer Eisenbahn auf die Kleinbahn übergeht und bis zu dem Endpunkte der letzteren zum Verbleib daselbst befördert wird oder wenn es, von der einen Endstation der Kleinbahn herstammend, auf der anderen Endstation zur Weiterbeförderung einer Eisenbahn aufgegeben wird. Wenn nun auch im Allgemeinen gegen die Betheiligung der Kleinbahn an diesem Verkehre zwischen den Endpunkten grundsätzliche Bedenken nicht vorliegen, so können doch einzelne Fälle eintreten, namentlich wenn beide Endstationen der Kleinbahn zugleich Eisenbahnstationen sind und eine Schienenverbindung mit letzteren verlangt wird, in welchen der vorgenannte Güterverkehr zwischen den beiden Endpunkten der Kleinbahn wegen seiner grossen Bedeutung und Ausdehnung und wegen der Lage der Kleinbahn zu den vorhandenen Eisenbahnen auszuschliessen ist, damit der Charakter der Kleinbahn gewahrt bleibe. Dagegen wird der Verkehr von Zwischenstationen der Kleinbahn, die nicht zugleich Eisenbahnstationen sind, mit den anschliessenden Eisenbahnen niemals einer Beschränkung in der Genehmigungsurkunde zu unterwerfen sein, da es sich hier stets um Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse durch Gewährung eines seither nicht vorhandenen Bahnanschlusses handelt.

Hiezu bemerke ich schliesslich, dass die etwaige Gewährung oder Versagung directer Tarife und die Einrechnung oder Auflassung eines Theiles der Abfertigungsgebühr Seitens der Staatsbahnverwaltung eine von der Zulassung der Kleinbahn und von der Betheiligung derselben am Durchgangs-Güterverkehre durchaus unabhängige Frage bildet, welche bei der Genehmigung der Kleinbahn völlig ausscheidet.

Die mehrfach angeregten Zweifel hinsichtlich der Bedeutung des Ausschlusses des Durchgangsverkehrs haben mir Anlass gegeben, eine Erläuterung der einzelnen, jenen Ausschluss anordnenden Zulassungserklärungen, soweit erforderlich, auch für die Vergangenheit in die Wege zu leiten.

Schweiz. (Eröffnung neuer Bahnlinien.) Am 1. Juni sind die Linien Thalweil—Zug und Eglisau—Neuhausen (Schaffhausen) der Schweizerischen Nordostbahn dem Betriebe übergeben worden. Die an denselben errichteten Stationen dienen dem Gesammtverkehr.

An der 17·13 km langen Strecke Thalweil—Zug liegen die Stationen Thalweil, Oberriedendorf (2·40 km), Horgen-Oberdorf (4·71 km), Sihlbrugg (7·81 km), Baar (14·51 km) und Zug 17·13 km). Die Station Thalweil liegt 438·2 m, die Station Zug 427·48 m über Meer; den höchsten Punkt erreicht die Linie bei Station Sihlbrugg mit 517·3 m. Zwischen den Stationen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg liegt ein Tunnel von 1985 m, zwischen Sihlbrugg und Baar ein solcher — unter dem Albis — von 3358 m Länge. Die grösste Steigung beträgt 12 Permille (in den Tunnels 11 Permille), der kleinste Bogenhalbmesser 300 m. Die neue Linie Thalweil—Zug bildet die kürzeste Zufahrtslinie von Zürich zur Gotthardbahn. Gegenüber der bisherigen Verbindung Zürich-Rothkreuz-Goldau ergibt sich für Zürich-Thalweil-Zug-Goldau eine Abkürzung von 10 km.

An der 17·87 km langen Linie Eglisau—Neuhausen liegen die Stationen Eglisau, Hüntwangen-Wyl (1·35 km), Rafz (4·78 km), Lottstetten (7·91 km), Jestetten (12·08 km), Altenburg-Rheinau (14·17 km) und Neuhausen (17·87 km). Davon sind auf schweizerischem Gebiete die Stationen Eglisau, Hüntwangen-Wyl, Rafz und Neuhausen, auf badischem Gebiete die Stationen Lottstetten, Jestetten und Altenburg-Rheinau gelegen. Die grösste Steigung beträgt 10 Permille, der kleinste Bogenhalbmesser 270 m. Das Hauptobject der Linie Eglisau—Schaffhausen bildet der Rheinviaduct, welcher eine Länge von 457 m und eine grösste Höhe über dem Rhein von 63 m besitzt. Er besteht aus 20 gemauerten, je 15 m weiten Gewölbebogen und einer eisernen Fachwerkbrücke von 90 m Stützweite über der Mittelöffnung. Zwischen den Stationen Altenburg-Rheinau und Neuhausen befinden sich zwei kleine Tunnels von 112 m und 143 m Länge.

Am 1. Juni sind ferner die neuen vollspurigen Zufahrtslinien der Gotthardbahn Luzern—Immensee und Zug—Arth-Goldau dem Betriebe übergeben worden.

An der 19·19 km langen Strecke Luzern—Immensee liegen die Stationen Luzern, Meggen (10·72 km), Küssnacht [Schwyz] (16·2 km) und Immensee (19·19 km). Gegenüber der früher benützten Linie Luzern—Rothkreuz—Immensee ergibt sich für die Gotthardbahn eine Abkürzung von 5·95 km.

An der 15·76 km langen Linie Zug—Arth-Goldau befinden sich die Stationen Zug, Walchwyl (9·45 km) und Arth-Goldau (15·76 km).

Schliesslich erfolgte am 1. Juni noch die Betriebseröffnung der 5 km langen vollspurigen Theilstrecke der Sihlthalbahn Sihlwald—Sihlbrugg mit den Stationen Sihlwald und Sihlbrugg. Auf letzterer Station findet die Sihlthalbahn Anschluss an die neue Linie Thalweil—Zug der Nordostbahn.

Schiffahrt.

Sachsen. (Einrichtungen zur Hebung des Personenverkehres auf der Elbe.) Zur Hebung des Personenverkehres auf der Elbestrecke Dresden—Bodenbach (Tetschen) ist seit einiger Zeit zwischen der kgl. Sächsischen Staatsbahn-Verwaltung und der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Vereinbarung dahingehend getroffen worden, dass die auf die sächsische Staatsbahnstrecke Dresden—Bodenbach, bezw. Tetschen und auf die in Pirna und Schandau endigenden Theilstrecken lautenden Fahrscheine der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte beliebig auf der Staatsbahn oder auf dem Dampfschiff benützt werden können. Die bezüglichen Fahrscheine sind deshalb mit einem Controlabschnitt versehen worden, gegen dessen Einlieferung die Dampfschiffahrts-Gesellschaft von der Staatseisenbahn-Verwaltung den tarifmässigen Dampfschiffahrtspreis vergütet erhält. Diese Einrichtung ist seit einigen Wochen auch auf die zwischen Dresden und Tetschen-Bodenbach und weiter bis Aussig verkehrenden eleganten Salon-Eildampfer mit Promenadendeck ausgedehnt worden, welche nur Plätze I. Classe führen. Auch die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Oesterreichische Nordwestbahn haben für die Fahrscheine der Strecken Bodenbach—Aussig und bezw. Tetschen—Schreckenstein (Aussig) diese Verkehrserleichterung zugestanden. Es ist geplant, die vorbeschriebene beliebige Fahrscheingiltigkeit auf die im Verkehre zwischen sächsischen und den angrenzenden böhmischen Bahnen bestehenden zahlreichen festen Rundreisehefte für kleinere Touren auszudehnen, insoweit davon die genannte Elbestromstrecke berührt wird.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Lemberg: Verlegung des Amtssitzes der k. k. Bahnerhaltungs-Section Sokal.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1897, Z. 12.411/I, wird — mit Giltigkeit vom 1. October d. J. — der Amtssitz der k. k. Bahnerhaltungs-Section Sokal nach Rawa ruska verlegt.

Firmaprotokollirungen. Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte Graz wird unterm 6. August bekannt gemacht, dass die Eintragung

1. des Austrittes des Verwaltungsrathes Herrn Dr. Alexander Wannisch und der Löschung seiner Rechte zur Firmazeichnung;

2. des Eintrittes des in der XI. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes Herrn Landesausschussbeisitzer Dr. Julius von Derschatta und seines Rechtes zur Firmazeichnung bei der im d. g. Handelsregister für Gesellschaftsfirmen protokollirten Firma: „Localbahn Fehring-Fürstenfeld" mit dem verfügt worden ist, dass Herr Dr. Jul. v. Derschatta als Verwaltungsrath obiger Actiengesellschaft deren Firma so zeichnen wird, dass er unter die Firma seinen Namen: „Dor. Jul. v. Derschatta" setzen wird.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte Graz wird unterm 6. August bekannt gemacht, dass die Eintragung

1. des Austrittes des Verwaltungsrathes Herrn Dr. Alexander Wannisch und der Löschung seiner Rechte zur Firmazeichnung, und

2. des Eintrittes des vom steiermärkischen Landesausschusse ernannten Verwaltungsrathes Herrn Dr. Julius von Derschatta, Advocaten in Graz, und seines Rechtes zur Firmazeichnung bei der im d. g. Handelsregister für Gesellschaftsfirmen protokollirten Firma: „Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)" mit dem verfügt worden ist, dass Herr Dr. Jul. v. Derschatta als Verwaltungsrath obiger Actiengesellschaft deren Firma so zeichnen wird, dass er unter die Firma seinen Namen „Dor. Jul. v. Derschatta" setzen wird.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Grafen Rudolf van der Straten-Pontholz die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts statt. Nach dem Verwaltungsberichte haben sich die Gesammteinnahmen im abgelaufenen Betriebsjahre um 9·68 pCt. vermindert, die Ausgaben dagegen um 7·92 pCt. erhöht. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf fl. 13.874, die Betriebsausgaben auf fl. 14.896, woraus sich ein Betriebsabgang von fl. 1021 ergab, der im Sinne des Betriebsvertrages von der Staatsbahn-Direction gestundet wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Generalversammlung ermächtigte ferners den Verwaltungsrath, den Ausbau der Gesellschaftslinie bis Raabs durchzuführen, zu diesem Zwecke das Gesellschaftscapital zu erhöhen, in die diesbezüglichen Concessionsverhandlungen einzutreten und im Falle der Concessionsertheilung die Art und Weise der Geldbeschaffung mit der Regierung zu vereinbaren. Nach dem Plane des Verwaltungsrathes soll das Capital auf fl. 900.000 erhöht werden, und zwar sollen für fl. 270.000 Stammactien, für den Restbetrag aber Prioritätsobligationen ausgegeben werden, deren Verzinsung und Amortisation vom Lande Niederösterreich garantirt würde. Auch soll aus diesem Capitale die gegenwärtige Schuld an die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft getilgt werden.

Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau). (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Anton Melzer und im Beisein des als Regierungsvertreter erschienenen Ministerial-Vicesecretärs Alfred Ressig die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau) statt. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 12.310 Actien mit 138 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte haben sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Personenverkehre um circa 3000 fl. die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre um 37.383 fl. erhöht. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 245.311·65 fl. (+ 40.524·62 fl.), der Betriebsüberschuss auf 97.697·33½ fl., welch letzterer in Folge der mit den Concessionären getroffenen Abmachungen betreffs der vollen Einlösung der Prioritätencoupons und der verlosten Obligationen an dieselben abgeführt wurde. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Carl Neufeldt und der an Stelle des ausgetretenen Georg Clermont cooptirte Dr. Richard Foregger, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLVI. Stückes.) Das am 19. August herausgegebene CLVI. Stück enthält unter

Nr. 3358: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. August 1897, Z. 9614, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 3359: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. August 1897, Z. 75.747, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3360: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. August 1897, Z. 75.955, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

— (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 21. August herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3361: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 17. August 1897, Z. 13.850/II, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Niederösterreich.

Nr. 3362: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 8. August 1897, Z. 105.267/I, betreffend die Sperre der Bezirke Sanskimost und Banjaluka und eines Theiles des Bezirkes Tešanj gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CLVIII. Stückes.) Das am 23. August herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3363: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 21. August 1897, Z. 77.174, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Pisek und Klattau in Böhmen.

Nr. 3364: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. August 1897, Z. 15.868, betreffend die Sperre des Marktortes Czudin gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 3365: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. August 1897, Z. 9904, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Rosendaal.

Vom 1. September 1897 angefangen werden zu Fahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Rosendaal directe, für alle Züge giltige Fahrkarten I. und II. Classe zur Ausgabe gelangen und das auf solche Karten aufgelieferte Reisegepäck direct abgefertigt.

Die Fahrpreise und Gepäcks-Frachtsätze werden betragen:

	I. Cl.	II. Cl.	Gepäck a)	Gepäck b)
	Mark			
Von Prag nach Rosendaal . .	93·60	69·10	0·44	4·53
	Gulden holländ. Währung			
Von Rosendaal nach Prag . .	55·25	40·80	0·26	2·68

Die Fahrkarten haben eine siebentägige Giltigkeitsdauer und lauten auf die Routen über Bodenbach—Dresden

{Riesa Leipzig—Halle / Böhla—Elsterwerda, Röderau } Falkenberg—Zerbst } —Magdeburg—Hannover—Hamm

—oder Riesa — Leipzig — Kötschau — Eisenach — Cassel

Halle—Nordhausen

Hamm / Warburg—Unna —Dortmund

Herdecke—Steele

—Oberhausen—Wesel—Boxtel, bezw. umgekehrt.

Wien, am 23. August 1897. [628]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau.

Einführung eines Nachtrages.

Am 1. September 1897 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1895 giltigen Tarife, Theil II, 1. Heft, für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr in Kraft, welcher die Erneuerung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für die Beförderung von Stein- und Braunkohlen etc. enthält.

Wien, am 25. August 1897. [629]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung zu Nachtrag VIII, Tarif-Theil II, Heft 2.

In dem mit Giltigkeit vom 1. September 1897 eingeführten Nachtrag VIII zu Tarif-Theil II, Heft 2, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes werden die letzten beiden Absätze auf Seite 10 „Berichtigungen" aufgehoben.

An deren Stelle ist zu setzen:

„Die Sätze des Ausnahmetarifes 16 b (Coaks, im Rückvergütungswege) von Alsdorf, Eschweiler und Homberg nach Beraun treten ausser Kraft. — Die übrigen Sätze des Ausnahmetarifes 16 b für Beraun werden (unter gleichzeitiger Beseitigung der von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bis Ende August 1897 gewährten besonderen Rückvergütung von Mk. 0·03 per 100 kg) um Mk. 0·03 per 100 kg ermässigt."

Die Sätze des Ausnahmetarifes 16 b für Kladno bleiben unverändert.

Die zur gänzlichen Aufhebung gelangenden directen Sätze des Ausnahmetarifes 16 a für Hattingen, Meiderich, Mühlheim a. d. Ruhr und Mühlheim-Eppinghofen bleiben noch bis 15. October 1897 in Kraft.

Wien, am 25. August 1897. [630]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Aufhebung der für die Stationen der Localbahn Lam-Kötzting bestehenden Frachtsätze.

Ab 1. October 1897 treten die im Ausnahmetarife Nr. I vom 1. September 1895 (Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern) enthaltenen Frachtsätze, resp. Anstossbeträge für die bayerischen Localbahn-Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 25. August 1897. [631]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Begünstigungstarife für Brennholz und Baumrinde.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für Entfernungen von über 250 km gewährte Tarifbegünstigung für den Transport von Brennholz und Baumrinde auf jede Distanz ausgedehnt, und für Baumrinde, die für den Export bestimmt ist, ein noch tiefer ermässigter Tarif erstellt wurde.

Ausland.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. (Ergänzung des Rohstofftarifes etc.) Im Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wird vom 1. September ab in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen „7. Torfstreu und Torfmull". Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird ferner die directe Abfertigung der Station Czersk auf den Verkehr mit den Stationen Charlottenwerder, Dt.-Damerau, Hartowitz, Löbau, Mlecewo, Montowo, Nikolaiken, Rybno, Riesenburg, Rosenberg Weissenburg und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausgedehnt. Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1547	Südbahn-Gesellschaft		Güter aller Art, mit Ausnahme der nach den regl. Bestimmungen vom Transporte ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, ferner der in den §§ 35 und 36 der Tarifvorschriften bezeichneten Gegenstände, und endlich mit Ausnahme solcher Güter, deren Zusammenladen mit anderen Gütern ohne Gefahr für letztere nicht vorgenommen werden kann	Triest S.B. (oder umgekehrt*)	Venedig	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1897	Frachtsatz in Francs pro Tonne = 1000 kg Verschieden	10.—	Verschieden	Kartirung		*) Der ermässigte Frachtsatz gilt nur für Sendungen von Triest loco nach Venedig loco oder umgekehrt, ferner rücksichtlich des Durchlaufes Triest—Venedig oder umgekehrt für solche Sendungen, welche in Triest oder Venedig per mare einlangen, beziehungsweise von dort seewärts weiter befördert werden. Dagegen findet derselbe keine Anwendung auf Sendungen, deren Frachtbriefe nach anderen Stationen lauten und auf welchen die Reexpedition, bezw. Umkartirung in Triest oder Venedig vorgeschrieben ist
1548	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische (mit Ausnahme von Staub- und Grieskohle)	Trifail	Saplane	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 70	Heller 59	Heller 11	Im Kartirungswege		
			Staub- und Grieskohle						70	54	16			
1549	Südbahn Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in umstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwest-Oesterr.-Ungar. Verband-Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897	Siehe umstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Nach																					
	Ala	Auer	Bozen-Gries	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Innsbruck	Jenbach	Kufstein	Kundl	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Roveredo	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient (Trento)	Weidbruck	Wörgl
	Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwestösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897 pro 100 kg in Hellern																					
Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:																						
Abaliget	64	50	46	40	68	62	62	48	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Andrijevci	34	20	16	10	58	32	28	16	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	69
Bakócza-F.-Mindszent	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Baranya-Szt. Lörincz	64	50	46	40	68	62	67	54	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Baranyavár-Monostor	64	50	46	40	68	62	61	47	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Báté	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Báttaszék	25	11	7	1	17	23	17	16	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Beleg	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Blinskikut	61	47	43	37	72	59	49	35	71	88	72	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Borovo	61	47	43	37	56	59	52	45	55	75	56	53	57	61	49	61	51	51	54	55	39	58
Bosnabrod	34	20	16	10	58	32	28	16	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	64
Brod	35	21	17	11	59	33	29	17	51	72	65	27	31	35	23	35	25	25	43	29	13	66
Bršadin	54	40	36	30	48	52	45	37	48	68	50	46	50	54	42	54	44	44	46	48	32	50
Bükkösd	64	50	46	40	68	62	62	49	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Csurgó	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Darány	64	50	46	40	68	62	67	53	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Dálja	57	43	39	33	51	55	47	40	50	70	51	49	53	57	45	57	47	47	49	51	35	52
Dárda	60	46	42	36	65	58	54	42	64	84	66	52	56	60	48	60	50	50	64	54	38	66
Doberlin	61	47	43	37	70	59	49	35	70	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Dobsza	64	50	46	40	68	62	68	60	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Dombovár	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Döbrököz	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Erdöd	57	43	39	33	46	55	43	40	45	66	47	49	53	57	45	57	47	47	45	51	35	48
Eszék (Osiek)	59	45	41	35	55	57	52	41	54	74	55	51	55	59	47	59	49	49	53	53	37	56
Eszék alváros (Osiek dolnjigrad)	58	44	40	34	53	56	50	40	52	73	54	50	54	58	46	58	48	48	51	52	36	54
Gárčin	34	20	16	10	58	32	28	15	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	69
Gjeletovci	30	16	12	6	23	28	19	13	22	42	24	22	26	30	18	30	20	20	21	24	8	25
Gombos-Bogojeva	56	42	38	32	45	54	42	39	44	65	45	48	52	56	44	56	46	46	43	50	34	47
Hidas-Bonyhád	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Hidegkut-Györk	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
India (Indjija)	41	27	23	17	15	39	15	15	15	35	15	33	37	41	29	41	31	31	15	35	19	15
Ivankovo	31	17	13	7	23	29	26	14	22	45	23	23	27	31	19	31	21	21	21	25	9	25
Jankovci	30	16	12	6	19	28	15	13	18	38	20	22	26	30	18	30	20	20	17	24	8	20
Jassenovac Száva/m	61	47	43	37	71	59	49	35	71	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Jákó	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kaposvár	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kis-Korpád	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kostajnica	61	47	43	37	70	59	59	35	69	88	70	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Kukujevci-Erdöveg	56	42	38	32	35	54	35	30	35	55	35	48	52	56	44	56	46	46	35	50	34	35
Kurd-Csibrák	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Magyar-Boly	64	50	46	40	68	62	66	53	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Majur	61	47	43	37	71	59	49	35	70	82	71	53	57	61	49	61	51	51	65	55	39	68
Martinci	61	47	43	37	43	59	43	35	43	63	43	53	57	61	49	61	51	51	43	55	39	43
Mágocs	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Medare-Dragalič	61	47	43	37	73	59	59	35	73	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Mikanovci	24	10	6	—	26	22	19	7	25	49	27	16	20	24	12	24	14	14	25	18	2	29
Mitrovicz (Mitrovica)	61	47	43	37	[illegible]	59	49	35	71	69	63	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	49
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	61	47	43	37	69	59	49	35	71	69	63	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	49
Morágy	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Novska	61	47	43	37	72	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Okučane	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Ó Pazua (Pazova stara)	39	25	21	15	13	37	13	13	13	33	13	31	35	39	27	39	29	29	13	33	17	13
Pécs	64	50	46	40	68	62	68	56	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Pinczehely	25	11	7	1	17	23	17	14	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Priglevicza-Szt. Iván	51	37	33	27	39	49	36	35	38	59	40	43	47	51	39	51	41	41	38	45	29	41
Putinci	59	45	41	35	33	57	33	33	33	53	33	51	55	59	47	59	49	49	33	53	37	33
Ruma	61	47	43	37	39	59	39	35	39	59	39	53	57	61	49	61	51	51	39	55	39	39
Samac	61	47	43	37	68	59	49	45	71	88	68	53	57	61	49	61	51	51	59	55	39	68
Sárbogárd	21	7	3	—	10	19	6	5	9	30	11	13	17	21	9	21	11	11	8	15	—	11
Sásd	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Sibinj	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Sid	48	34	30	24	29	46	29	22	29	49	29	40	44	48	36	48	38	38	29	42	26	29
Simontornya	25	11	7	1	17	23	17	10	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Somogyszobb	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Staro-Petrovoselo	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Strzivojna-Vrpolje	33	19	15	9	45	31	27	15	45	88	46	25	29	33	21	33	23	23	41	27	11	68
Sunja	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Szakály-Högyész	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Szászvar-Mázá	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	[illegible]	17
Szigetvár	64	50	46	40	68	62	68	60	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Szonta	55	41	37	31	43	53	49	38	41	62	43	47	51	55	43	55	45	45	41	49	33	44
Tovarnik	40	26	22	16	23	38	23	14	23	43	23	32	36	40	28	40	30	30	23	34	18	23
Uj-Gradiska (Nova Gradiska)	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Uj-Pázua (Pazova nova)	33	19	15	9	7	31	7	7	7	27	7	25	29	33	21	33	23	23	7	27	11	7
Vinkovci	26	12	8	2	13	24	10	9	12	36	14	18	22	26	14	26	16	16	11	20	4	16
Vogány	61	47	43	37	43	59	43	35	43	63	43	53	57	61	49	61	51	51	43	55	39	43
Volinja	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Vukovár	55	41	37	31	44	53	40	38	43	64	45	47	51	55	43	55	45	45	42	49	33	46
Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:																						
Banjaluka Stadt „ Vorstadt Bosnisch-Novi Ivanjska Kozarac Omarska Prjedor Svodna	61	47	43	37	70	59	49	35	70	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1550	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smichow, Smiřitz, Troppau, Wesely-Mezimosti und Wien	I. Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Percent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1898	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Ad A) 0·30 Heller pro 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von raffinirtem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die verlangte Identität des Empfängers des Rohspiritus mit dem Absender von raffinirtem Spiritus erscheint bei den Sendungen nach Wien auch dann hergestellt, wenn die bezüglichen Frachtbriefe zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt wurden, von welcher der Weitertransport des raffinirten Spiritus erfolgt ist	Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Staatsbahnhof enthalten sind
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) Heller				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					80·8				
					Kolin (St.E.G.)					60·4				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					79·6				
					Pardubitz (St.E.G.)					47·8				
					Prag, (St.E.G., Oe.N.W.B. und Bubna)					79·6				
					Smiřitz					54·8				
				Brünn	Raitz					13·0				
				Zellerndorf	Wesely-Mezimosti					48·0				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1551	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	**II.** Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1898	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	36 Pfennige excl. Schleppbahngebühr †)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagsplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffsconnossements für den Transport per Elbe nach Hamburg. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, und längstens bis Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr rückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbkai					Pfge. 83				
				Bielitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					138*)				
				Kolin (St.E.G. u. Oe. N.W.B.)						51*)				
				Lieben (St.E.G. u. Oe. N.W.B.)						36*)				
				Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.)						59*)				
				Prag (St.E.G., B.N.B., Oe.N.W.B. und St.B.)						36*)				
				Raitz						89*)				
				Smiřitz						57*)				
				Troppau						127*)				
				Weseli-Mezimosti						59*) Pfge. exclus. Schleppbahngebühr †)				
				Bielitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					Heller 97·0				
				Troppau						85·4				
				Raitz	Wien St.E.G. transit für Sendungen nach Italien und Triest					Heller 84·0				
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Prag St.B. für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Centimes 33				
				Kolin (St.E.G. u. Oe. N.W.B.)						31				
				Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.)						52				
				Raitz						77				
				Smiřitz						48				
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Prag St.B. für Sendungen nach Triest und Italien					Heller 32·8				
				Kolin (St.E.G. u. Oe. N.W.B.)						30·8				
				Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.)						50·8				
				Smiřitz						47·0				

*) Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennige pro 100 kg; für Sendungen nach Dresden-Elbkai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennige pro 100 kg zu erhöhen

†) Die Schleppbahngebühr beträgt für Laube. Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige pro 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1552	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Prag (St.B.) loco und transit, Smichow, Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Peri transit	III. Aufgabe als Frachtgut mit von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1898	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	221 Centimes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen ausserdem noch der Original-Schiffsconnossements für den Export per Elbe nach Hamburg. Die längstens bis Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegenden Frachtdocumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt	Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loco und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loco und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des directen Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den directen Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtantheile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatze per 158 Heller, bezw. 160 Heller entfallenden Gebühr rückerstattet werden
				Prag (St.B.) loco und transit und Smichow	Pontebba transit					141 Centimes				
				Prag (St.B.) loco und transit Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow	St. Margarethen transit					160 Heller				
					Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit					158 Heller				
				Krakau loco und transit	Dresden-Elbequai					199 Pfennige				
					Schönpriesen-Umschag					147 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr*)				
					Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz					152 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr*)				
					Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol					119·6 Heller				

*) Die Schleppbahngebühr beträgt für Laube, Tetschen (Bodenbach) Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige pro 100 kg

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1553	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	**IV.** Aufgabe als Frachtgut mit directen nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit directen nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit directen nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1898	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife	Verschieden	Specialtarif 1 des Localtarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direct nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smichow, Smiřitz, Troppau oder Wesely-Mezimosti aufgegeben wurden, die auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplicate für die Beförderung des Spiritus von diesen Stationen bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern, bezw. dem Küstenlande die betreffenden, auf dieselbe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die sub 2 verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus von Galizien und der Bukowina documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	
				rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Süddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn										

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
						V.								
1554	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina Rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, mit Ausnahme der Localbahnen Dolina-Wygoda und Tarnopol-Kopyczyńce, dann soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österreichische Reichsgrenze ins Ausland, mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	Aufgabe als Frachtgut mit directen, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit directen, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation, und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit directen, nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1898	Diverse Verbandstarife, bezw. Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verschieden	Von 1—50 km . . . . . . 0·24 Heller; „ 51—150 „ . . . . . . 0·20 „; Von 151—300 km . . . 0·18 Heller; Für jedes weitere Kilometer . . 0·16 „ } pro 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, Punkt IV, angegebenen „Bestimmungen für die Frachtberechnung" massgebend	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Im Allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smichow, Smiřitz, Troppau oder Weseli-Mezimosti aufgegeben wurden, gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplicate für die Beförderung des Spiritus von diesen Stationen bis zur Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt von der Reexpeditionsstation nach den bezeichneten Richtungen. Sämmtliche Frachtdocumente dürfen keinerlei Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die bei den reexpedirten Sendungen verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Spiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtantheil wird unter Zuschlag von 91·2 Heller pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtantheil von 102 Heller, convertirt auf 84 Pfg., unter Zuschlag der Schleppbahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B.) nach Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schleppbahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden Elbkai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgiltig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserweg erfolgt.

Besondere Bemerkungen ad I bis V.

1. Im Allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken, Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.
2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedirten und den ab Prag loco und Lieben loco zum Versandt gelangenden Spiritussendungen insofern statt, als die im vorstehenden Punkte 1. angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien, Triest, dem Küstenlande und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loco und Lieben loco expedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exclusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazia erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b)) genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, dieselben stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

   Zur Erreichung der billigsten Fracht ist es daher in dem letztgenannten Falle erforderlich, für die betreffenden Sendungen in den bezüglichen Frachtbriefen an der hiefür vorgeschriebenen Stelle eine dementsprechende Kartirungsvorschrift (nicht etwa nur eine Transportweg-Vorschrift) anzugeben.

   Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.
3. Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landeslagerhäusern in Lemberg oder Krakau, bezw. in den öffentlichen Lagerhäusern in Wien oder in dem Spiritusfreilager in Lemberg, Mähr.-Ostrau oder Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden, und zwar auf der Route, auf welcher die Reexpeditionsstation gelegen ist. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der vorstehenden Publication für die Transportstrecke von Krakau loco und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nicht beansprucht werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf das betreffende öffentliche Landeslagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. öffentliche Lagerhaus in Wien oder auf das Spiritusfreilager in Lemberg, Mähr.-Ostrau oder Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Wien oder Mähr.-Ostrau oder Bielitz-Biala;
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Relationen,
   c) ausserdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen die Original-Schiffsconnossements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

   Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind bis längstens Ende October 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen, und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

   Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1555	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Elektroden	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnbandes		Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1888	Besteht keiner	Centimes		Im Kartirungswege		
					Bregenz transit		Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897			292				
					Buchs transit					286				
					Lindau transit					292				
					St. Margrethen transit					292				
					Meis, Station der Vereinigten Schweizerbahnen		Vom 15. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897			318				

Die Taxen nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;

b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1556	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine, Bordsteine und Saumsteine	Den im Abschnitt A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	Den südlich von Czernowitz gelegenen Stationen		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif				Im Rückvergütungswege		

Rücksichtlich dieser Transporte erfahren bei Reexpedition in Czernowitz die bezüglichen im Localtarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A, sub IX/2, enthaltenen Bestimmungen unter f), bezw. h) nachstehende Aenderungen:

1. unter f): die betreffenden directen Frachtsätze gelangen für das im Laufe der Begünstigungsperiode ab der Einlagerungsstation Czernowitz verfrachtete Gesammtgewicht zur Berechnung, wenn die Verfrachtung eines gleichen Gesammtgewichtes bis Czernowitz nachgewiesen erscheint;
2. unter h): In jenen Fällen, wo die Beschaffung der Original-Frachtbriefe ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation nicht möglich ist, können behufs Liquidirung der Differenzfrachten anstatt der Original-Frachtbriefe die von der Reexpeditionsstation Czernowitz beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe vorgelegt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1557	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holz der Classe „C“ und des Specialtarifes 2	Szucsány	Oderberg	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1897	Localtarif	44·0 Heller	39·4 Heller	4·6 Heller	Im Kartirungswege		Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in Minimo aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet
1558	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) für Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I b) „ „ „ „ „ „ „ „ „ II	Berlin (Anhalt, Dresdner, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof)	Wien Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 223 Pfennig b) 198 Pfennig		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze haben nur für jene Sendungen Giltigkeit, welche über Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen können und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In diesen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle der städtischen Gaswerke **nicht** enthalten. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1559	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2, enthalten im Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	einer der im Schnitt-Tarife Ia, IIa und IIIa des Tarifes Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Nicolai Station der kgl. Preussischen Staatsbahnen Directionsbezirk Kattowitz	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 2, vom 15. Mai 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel I b

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A — Im Verkehre von: Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska górka, Zwardón der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zabłocie, Skotschau, Wadowice der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krzeszowice, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den übrigen österreichischen Stationen
	Für 100 kg in Pfennig		
Nicolai	22	13	15

Schnitt-Tafel II b

Ausnahmetarif

Vom Schnittpunkte bis	B	C	D	E	B	C	D	E	B	C	D	E
	Abtheilung α — Im Verkehre von: Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Raycza, Sól, Sucha, Węgierska górka, Zwardón der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kleczagorna, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zabłocie, Skotschau und Wadowice der Kaiser Ferdinands-Nordbahn				Podgórze-Bonarka und Podgorze-Płaszów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn				den übrigen österreichischen Stationen			
	Für 100 kg in Pfennig											
Nicolai	—	18	—	—	—	13	—	—	—	12	—	—

Schnitt-Tafel III b

Abtheilung β

Vom Schnittpunkte bis	B	C	D	E	B	C	D	E
	Im Verkehre von: Friedrichshütte, Jelesnia, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska górka, Zwardón der k. k. Oesterr. Staatsbahnen — Ausnahmetarif				sämmtlichen übrigen österreichischen Stationen — Ausnahmetarif			
	Für 100 kg in Pfennig							
Nicolai . . .	—	34	—	—		17	—	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1560	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Budapest-Fövámház (Hauptzollamt)	sämmtlichen Verbandsstationen der in der 8. Rubrik genannten Tarife	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband Theil II, Heft Nr. 4, vom 1. October 1895 / Theil II, Heft Nr. 6, vom 1. December 1895 } Ausnahmetarif Nr. 5 für Wein	Besteht keiner	Die für die übrigen Budapester Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5		Im Kartirungswege		
1561	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bedingungen	Vom 1. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. September d. J. zur Einführung kommenden Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich enthalten
1562	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Böhm.-Leipa	Mariaschein	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 1. September 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	52·2 Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
1563	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Kohlenlösche	den Schächten der k. k. Bergdirection und der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx	dem Venus-Tiefbauschacht bei Brüx	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen innerhalb der reglementsmässigen Frist vom Schachte mit Kohle beladen zum Abtransporte wieder der Bahn übergeben werden	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	9 Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
32	Nr. 150 vom 31. December 1896	2844	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	sämmtlichen im Ausnahmetarife 16/a 16 b des vom 1. August 1893 giltigen Gütertarifes, Theil II, Heft 2 des Rheinisch-Westphälisch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Versandtstationen	Rokitzan Beraun	Mit Ende August 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
68	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	199	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und königl. Ungar. Staatsbahnen	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: gedörrtes Obst, Pflaumenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc., endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit Marchegg transit Arad, Szeged, Szeged-Rokus, Temesvár (Beide Bahnhöfe) Orsova, Fiume und Triest	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte, ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Báziás, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár und von Arad via Báziás zur Verfrachtung gelangen	Der laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 9. Jänner 1897 im Verkehre mit Triest und Fiume entfallende 25%ige Nachlass wird vom dritten Tage nach Erscheinen der gegenwärtigen Publication unter unveränderter Beibehaltung sämmtlicher übrigen an die Begünstigung geknüpften Bedingungen auf 35% erhöht	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Holzmaterialien wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

200 Cub.-Mtr. Brückenhölzer (Eichen und Lärchen),
421 „ „ (Tannen, Fichten, Kiefer),
442 „ Extrahölzer (Kiefer),
120 „ Wagenbauhölzer (Eiche),
10 „ „ (Fichte),
314 „ hartes Schnittholz für den Wagenbau,
1.620 „ weiches „ „ „
473 „ „ „ „ Bahnerhaltungszwecke,
27 „ Pfosten aus diversen Laubhölzern (Erle, Pappel, Nussbaum),
93 „ weiches Rundholz,
45 Stück Birkenstämme,
10.554 m geschnittene weiche Latten,
33.178 m runde Waldlatten,
23.585 m Stangen und Stacketen von weichem Holz,
17.000 Raummeter Säumling- (Schwarten-) Holz,
9.080 Hektoliter Holzkohle aus hartem und weichem Holz.

Diverse Holzwaaren, wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Dachschindeln, Pflöcke, Werkzeugstiele und Hefte, Rechen, Schiebtruhen, Schwartlinge, Besen etc.

Ausserdem gelangt auch noch die Lieferung der auf den Linien der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction erforderlichen **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Buchen- und Föhrenholz zur Vergebung.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Juni 1898 beendet sein; jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit vom März bis Ende December 1898 zu erfolgen. Alle übrigen Werk- und Schnitthölzer sind den Bestimmungen der speciellen Bedingnisse und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offertformularien und Detailausweise über die benöthigten Gattungen, Mengen und Dimensionen, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorat) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise **längstens bis 10. September 1897, Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Hiebei sind die Offerte getrennt nach drei Gruppen auszufertigen und dementsprechend mit der Ueberschrift:

„Offerte für Lieferung von Schwellen und Offerte für Brücken- und Extrahölzer“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Bahnerhaltungszwecke“

„Offerte für Lieferung von diversen Holzmaterialien für Werkstättenzwecke und für Lieferung von Holzkohle und Brennholz“

zu versehen.

Die Preise sind franco **einer bestimmten Station** oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen verladen in die Waggons zu notiren. Offerenten entfernter Bezirke haben die Preise franco Waggon der Einbruchstation der k. k. Staatsbahnen (z. B. Oswięcim, Laibach, Kl.-Schwechat) zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 15. August 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. Wien, 31. August 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten behufs Umwandlung der bestehenden Pferdebahn der „Società Triestina tramway“ in Triest in eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn, sowie für mehrere neu herzustellende Linien in Triest und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der „Società Triestina tramway“ in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten behufs Umwandlung der bestehenden Pferdebahn der genannten Gesellschaft in eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn, sowie für die folgenden, neu herzustellenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linien, und zwar:

a) von Barcola in der Richtung nach Miramar;
b) vom Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in St. Andrea nach Servola;
c) von Piazza della Barriera durch Via del Bosco—Via S. Giacomo in Monte und Via dell' Istria bis zum neuen Krankenhause;
d) von Ponte della Fabbra durch Via Solitario, Via Istituto, Via Rossetti oder Via Conti zum Campo delle corse in Montebello;
e) von der Via Caserma über Piazza Caserma durch Via Commerciale, Via Belvedere nach Rojano;
f) von Piazza Giuseppina durch Via Lazzaretto Vecchio zum Campo Marzo

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. August 1897. Z. 11.006.

Verlängerung der Vorconcession für eine Localbahn von Köszeg (Güns) zur österreichischen Grenze.

Das kgl. ungarische Handelsministerium hat mit Erlass vom 11. Juli 1897 die der Firma Lindheim & Comp. in Budapest verliehene Concession zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Köszeg (Güns) über Léka bis zur österreichischen Grenze zum Anschluss an die projectirte Linie Edlitz—Kirchschlag auf die Dauer von weiteren sechs Monaten neuerdings verlängert.

Wien, am 25. Juli 1897. Z. 11.573/I.

Verlängerung der Vorconcession für eine normalspurige Localbahn von Nachod zur Landesgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Johann Tichy, Bürgermeister in Nachod, die ihm auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten (Verordnungs-Blatt vom 15. August 1896, Nr. 92) für eine normalpurige Localbahn von der Station Nachod der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Landesgrenze in der Richtung gegen Cudowa und Reinerz in Preussisch-Schlesien auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 2. August 1897. Z. 9753/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Schleppbahn von der Station Branik-Hodkowicka der Localbahn Nusle-Modřan zur Portland-Cementfabrik in Podol bei Prag, Variante im km 1·8 bis 2·7: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das rectificirte Project für die Herstellung der Schleppbahn von der Station Branik-Hodkowicka der Localbahn Nusle-Modřan zur Portland-Cementfabrik in Podol bei Prag der k. k. Statthalterei in Prag mit der Aufforderung übermittelt, rücksichtlich der Variante desselben in km 1·8 bis 2·7 eine neuerliche politische Begehung und Enteignungsverhandlung zu veranlassen, und wurde dieselbe ermächtigt, für diese Variante bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.675/IV.]

Wiener Verbindungsbahn. (Project für das dritte Geleise in der Theilstrecke Donaucanal—Praterstern: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn ausgearbeitete und im Principe genehmigte Project für das dritte Geleise der Wiener Verbindungsbahn in der Theilstrecke Donaucanal—Praterstern zur Durchführung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung der k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle anstandslosen Befundes oder eines einstimmig gefassten Commissionsbeschlusses den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 45/B.-D.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Pflasterung des Wagenstandplatzes beim Aufnahmsgebäude Stockerau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Pflasterung des Wagenstandplatzes beim Aufnahmsgebäude der Station Stockerau ertheilt. [E.-M.-Z. 12.355/IV.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Aufstellung einer Schneeschutzplanke in km 17·790—18·130: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Aufstellung einer Schneeschutzplanke auf dem rechtsseitigen Schutzdamme in km 17·790 bis km 18·130 zwischen den Stationen Chotěboř und Zdiretz-Kreuzberg der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.991/IV.]

— (Linie Lissa—Prag: Herstellung eines Heuschuppens beim Wächterhause Nr. 4: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die durch den Bahnwächter Josef Sveřepa beabsichtigte Herstellung eines Heuschuppens beim Wächterhause Nr. 4, km 6·5/6 der Linie Lissa—Prag, ertheilt. [E.-M.-Z. 12.944/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Herstellung eines Wirthschaftsschuppens beim Wächterhause Nr. 206/Sd: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wirthschaftsschuppens beim Wächterhause Nr. 206/Sd nächst km 170·8/9 der Linie Pardubitz—Seidenberg ertheilt. [E.-M.-Z. 12.357/IV.]

— (Herstellung eines Wirthschaftsschuppens beim Wächterhause Nr. 201/Sd: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wirthschaftsschuppens beim Wächterhause Nr. 201/Sd nächst km 163·7 der Linie Pardubitz—Seidenberg ertheilt. [E.-M.-Z. 12.356.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauconsensertheilung zur Errichtung von Holzhütten in einigen Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Errichtung von Holzhütten zur Unterbringung von Karrenspritzen in den Stationen, bezw. Haltestellen Maffersdorf r/N., Maffersdorf l/N., Proschwitz, Gablonz-Brandl, Gablonz a/N., Neudorf a/N., Bad Schlag, Wiesenthal a/N., Morchenstern, Unter-Morchenstern, Georgenthal-Albrechtsdorf, Antoniewald und Josefsthal-Maxdorf, sowie zur Unterbringung von Buttenspritzen in den Haltestellen Rosenthal und Röchlitz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 12.867/IV.]

Ostgalizische Localbahnen. (Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, dann Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen in km 4·0/1 bis km 48·3/4 der Linie Czortków—Zaleszczyki.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund der Anzeige der k. k. galizischen Statthalterei in Lemberg vom 10. August 1897, Z. 70.392, derselben eröffnet, dass bei der auf den 10. September und die nachfolgenden Tage anberaumten Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecken von km 4·0/1 bis km 48·3/4 der Linie Czortków—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen der k. k. Oberingenieur Emil Brosch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums interveniren wird. [E.-M.-Z. 13.076/IV.]

Rollbahn von der Haltestelle Dragoscha der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza. (Theilstrecke km 2·5—3·2: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der k. k. Direction der Güter des Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds vorgelegten Variantenprojectes für die Theilstrecke km 2·5—3·2 der Rollbahn von der Haltestelle Dragoscha der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza zum Dampfsäge Etablissement Zawoia-Dragoscha die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 16. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungs-Concipist Dr. Stefan Freiherr von Wassilko betraut. [E.-M.-Z. 13.155/I.]

Provisorisches Schottergeleise km 14·480 der Localbahn Radautz-Karlsberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. August die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Gross & Comp. vorgelegten Detailprojectes für ein provisorisches, aus km 14·480 der Localbahn Radautz-Karlsberg zum Suczawaflusse abzweigendes Schottergeleise die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.948/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Stationsnamen-Aenderung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 17. August d. J., Z. 12.289/IV, die Seitens der Gemeinde Türnitz angesuchte Aenderung des Namens der Station Freiland in „Türnitz" gegen dem genehmigt, dass alle aus der Durchführung dieser Stationsnamen-Aenderung dem Bahnärar erwachsenden Kosten Seitens der genannten Gemeinde übernommen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 5. August, Z. 26.486, dem Advocaten Dr. Carl Klobusiczky in Nyitra für eine von der Station Holics der Linien Göding—Holics und deren Anschlussbahn Pozsony Devény-Ujfalu (Theben-Neudorf)—Holics—Szakolcza (Marchthalbahn) abzweigende und diese über Tövisfalu, Szent Istvanfalu, Radosocz, Oreczko, Császtkócz, Rohó, Ribek, Szotina und die Gemarkung der Gemeinde Szenicz in der zukünftigen Station Szenicz der concessionirten Ungarischen Nordwestbahn Nyitra — Nagy-Szombat (Tyrnau) — Broczkó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. August, Z. 36.434, dem Gutsbesitzer Emerich Lukácsy in Pöstyen (Bad Pistyan) für eine von der zukünftigen Endstation Verbó der projectirten Localbahn Pöstyen—Verbó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24, Vorconcession Post 1), ausgehende und in deren Fortsetzung bis Turcola, eventuell bis Miava (Comitat Nyitra) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 5. August, Z. 41.269, dem Koloman Füzessèry, Rechtsconsulent der Domänenverwaltung des Csanáder röm.-katholischen Bisthums, in Makó für eine von der Station Nagy-Körös der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Machegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Kocsér und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Kecske bis O-Kecske führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 5. August, Z. 41.689, dem Budapester Bauunternehmer Stefan Popper für eine von der zukünftigen Station Felsö-Derna der projectirten Localbahn Páp-Tamási—Felsö-Derna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 219 ex 1896, Vorconcession Post 2) abzweigende und diese über Bodonos, Almaszeg, Papfalva, Várvicz, Vérzár, Baromlag, Széplag, Markuszék, Ipp-Zovány und die Gemarkung der Gemeinde Szilágy-Nagyfalu in der Station Szilágy-Somlyó mit der Szilágyságer Localbahn Sarmáság—Szilágy-Somlyó (Flügelbahn der Linie Nagy-Károly—Sarmaság—Zilah) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 5. August, Z. 42.861, dem Obersten Maximilian Ritter von Pittoni in Budapest für eine von der Station Mezö-Laborcz der Hauptlinie Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Krasznibród, Zemplén, Sztropkó, Scsavnik, Girált und die Gemarkung der Gemeinde Komlos-Keresztés in der Station Kapi mit der Localbahn Eperjes-Kapi-Bártfa verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn- und Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Ministerielle Genehmigung der Herstellung directer Verbindungen zwischen beiden Bahnen.) Der Budapester Municipalausschuss hat die von den Directionen der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft und jener der Budapester Strasseneisenbahn Gesellschaft proponirte Herstellung directer Anschlüsse zwischen den beiderseitigen Betriebsnetzen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12), vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, gutgeheisen. Der kgl. ungar. Handelsminister hat nunmehr auch die Genehmigung zur Ausführung dieses Projectes ertheilt, und wird der erste dieser Anschlüsse am Kreuzungspunkte der beiderseitigen Betriebsnetze am Leopoldsringe erfolgen. Der Durchführungsmodus der Anschlüsse wird bei Anlass einer bereits für demnächst angeordneten politisch-administrativen Begehungscommission berathen werden.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Fortschritte der Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb.) Am 18. August fand in Budapest unter Führung des Ministerialsecretärs im kgl. ungar. Handelsministerium Arpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Hauptlinie Calvintér—Üllöi utcza—Ludoviceum—Beamtencolonie—Neuer Volksgarten statt. Nachdem die Commission die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung der neuen Linie entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, dessen Aufnahme nur mehr von der Genehmigung der projectirten Fahrordnung Seitens der Communalbehörde abhängt. Die Umgestaltung der noch mit Pferdekraft betriebenen restlichen Linien der Gesellschaft, und zwar in das Stadtwäldchen, zum Thiergarten und nach Zugló, wird voraussichtlich noch im Herbste dieses Jahres stattfinden und in diesem Falle die Umgestaltung des gesammten Betriebsnetzes um ein Jahr früher durchgeführt worden sein, als vertragsmässig bestimmt war (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24, 34, 110, 114, 127 und 131 ex 1895).

— (Politisch-administrative Begehung der projectirten Linie nach Kelenföld.) Am 12. August fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungar. Handelsministerium Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Anrainer die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft projectirten Betriebslinie nach Kelenföld mit einer Abzweigung zu Mattoni's Salzbad (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1896) statt. Die projectirte Linie wird, in Fortsetzung der gesellschaftlichen Hauptlinie über die Boulevards der donaulinksuferseitigen Stadtbezirke vom Zollamtsgebäude aus über die Franz Josef-Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41) führend, die am linken Donauufer gelegenen südlichen Bezirke Budapests (Pest) am kürzesten Wege mit Buda (Ofen) und mit der gemeinsamen Station Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden.

Localbahn Budapest-Szent Lörincz. (Politisch-administrative Begehung anlässlich der projectirten Umgestaltung auf elektrischen Betrieb mit normalspurigen Geleisen.) Die Actiengesellschaft für elektrische Unternehmungen hat die derzeit mit Dampfkraft betriebene schmalspurige Localbahn Budapest-Szent Lörincz erworben und deren Umbau auf eine Linie mit normalspurigen Geleisen bei gleichzeitiger Einführung des elektrischen Betriebes beschlossen. Aus diesem Anlasse wurde vorläufig auf jenem Theil der Strecke, welcher hauptstädtisches Territorium occupirt, die politisch-administrative Begehung abgehalten, bei welcher Gelegenheit von Seiten der Vertreter der Commune das Petitum gestellt wurde, die Bahn ihres bisherigen Charakters, d. i. einer schmalspurigen Localbahn, zu entkleiden und selbe auf Grundlage einer neuen Concession in die Kategorie der Strasseneisenbahnen zu classiren, da der Hauptzweck der projectirten Umgestaltung der Anschluss an die Linien des Budapester Strasseneisenbahnnetzes und die Herstellung der Continuität eines durch directen Anschluss zu vermittelnden Verkehres ist. Der kgl. ungar. Handelsminister wird die endgiltige Entscheidung in dieser Frage treffen, bezüglich deren Lösung eine Einigung zwischen der Communalverwaltung und der Unternehmung bisher nicht erzielt werden konnte. Bezüglich der Frage der Neugestaltung der Linie im Bereiche des Extravillangebietes hat in erster Reihe das Comitat zu entscheiden, bezw. seine Beschlüsse mit jenen des Ministers in Einklang zu bringen.

Temesvárer Strasseneisenbahnen. (Einführung des elektrischen Betriebes.) Die am 2. August abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Temesvár hat den Vertrag mit der Stadt Temesvár betreffs Umgestaltung auf elektrischen Betrieb, ferner den Bauvertrag mit der Budapester Vereinigten Elektricitäts-Actiengesellschaft und die Financirungsabmachungen mit der Direction der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft genehmigt. Das Capital der Gesellschaft beträgt fl. 1,120.000, und zwar 5150 $4^1/_2$ percentige Prioritäten und 6565 Actien im Nominalwerthe von je fl. 100.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Mai.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.543·12 km, Folgendes:

Im Monate Mai betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 33,902.194 Mk. oder 5,000.601 Mk. weniger als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 854 Mk. oder 14·26 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 76,271.057 Mk. oder 4,262.698 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1888 Mk. oder 4·02 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Mai betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 57,895.104 Mk. oder 1,795.562 Mk. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1717 Mk. oder 4·72 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 130,500.705 Mk. oder 6,365.703 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3801 Mk. oder 3·18 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 22,281.286 Mk. oder 11.681 Mk. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3776 Mk. oder 0·81 pCt. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 51,405.076 Mk. oder 2,881.799 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8579 Mk. oder 4·98 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Im Jahre 1896 fiel das Pfingstfest in den Mai, in diesem Jahre in den Juni.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. August bis 2. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

27. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

31. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

1. Septbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

27. August,	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
30. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Lucovich,	
31. „	Dampfer „Carlotta", Capitän A. Petris,	
1. Septbr.,	Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Lucovich,	
2. „	Dampfer „Carlotta", Capitän A. Petris,	

Vergnügungsreisen:

29. August, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

29. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer Dienst

29. August, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Niobe", Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesme, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

29. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Urano", Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

1. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Thalia", Capitän G. Verona,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

2. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mitis,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. Walluschnig,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo Madras Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

1. October, Dampfer „. . . .", Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im September 1897.)

Im September 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	September
Rouen	„Matlekovits"	1—10
Hull, Newcastle o T	„Finland"	1—10
Tanger[1]) Pernambuco, Rio Janeiro und Santos	„Szt. István"	10
New-York	„California" (Anchor Line)	5—15
Liverpool	„Andalusian"	5—15
Gibraltar[1]), London	„Zichy"	10—20
Antwerpen	„Baross"	10—20
Amsterdam, Rotterdam	„Petöfi"	10—20
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	10—20
Bordeaux	„Tibor"	10—20
Grimsby, Leith	„Máthyás Király"	10—20
Hull, Newcastle o T	„Rosario"	15—35
Liverpool	„Arabian"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona[2])	„Zrinyi"	25
Algier[1]), Glasgow	„Andrássy"	20—30
London	„Sultana"	20—30
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	20—30

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import

Von	Nach	Dampfer	September
Liverpool	Fiume, Triest	„Pavia" (Cunard Line)	1—10
London	Triest, Fiume	„Indiana"	1—10
Hull, Newcastle o T	„ „	„Bassano"	5—15
Liverpool	„ „	„Alsatian"	5—15
Antwerpen	„ „	„Széchényi"	10—20
Rotterdam	„ „	„Kálmán Király"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	10—20
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai"	15—25
London	„ „	„Stefánia"	15—25
Liverpool	„ „	„Lesbian"	20—30
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo"	20—30
Glasgow	„ „	„Báthori"	20—30
Rouen	„ „	„B. Kemény"	20—30

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate September 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Arpád" am 6., „Adria" am 13., „Tisza" am 20. und „Szápáry" am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza" am 1., „Szápáry" am 8., „Rákóczy" am 15., „Arpád" am 22., und „Adria" am 29.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. August d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Hafen- und Seesanitäts-Capitän in Dulcigno Anton Zakaria den kgl. serbischen Takovo-Orden dritter Classe;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Albert Mocolle in Triest den kgl. serbischen Takovo-Orden vierter Classe;

der Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahnen Rudolf Ziffer in Kemmelbach das Ritterkreuz des königlichen Ordens der Krone von Rumänien und

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Silvius Lucovich in Triest das fürstlich bulgarische goldene Erinnerungskreuz annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages VII zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 1. September 1897 der Nachtrag VII zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Kreuzer ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, im August 1897. [632]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Dux-Ladowitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Dux gelegenen Station Dux-Ladowitz wird vom 1. September 1897 an in „Ladowitz“ abgeändert.

Pilsen, am 26. August 1897. [633]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Dawidów, der Personen-Halte- und Frachtenladestelle Dubowce und Schliessung der Personen-Haltestelle Wodniki.

Am 1. September 1897 wird in km 18·463 der Linie Lemberg—Czernowitz die Haltestelle Dawidów für den Personen- und Gepäcksverkehr und in km 118·3035 derselben Linie die Haltestelle Dubowce für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

An demselben Tage wird die in km 120·0325 derselben Linie gelegene Personen-Haltestelle Wodniki geschlossen.

Stanislau, im August 1897. [634]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifirung von Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1897 werden Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen in den Ausnahmetarif Nr. 4 (landwirthschaftliche Maschinen) einbezogen.

Wien, am 27. August 1897. [635]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Am 30. August 1897 wird der Gesammtverkehr in der Strecke B.-Kamnitz—Tannenberg unbeschränkt wieder aufgenommen.

Es bleibt daher von diesem Tage angefangen im diesseitigen Verwaltungsbereiche nur noch die Strecke Bodenbach—Tetschen und der Elbe-Umschlagplatz in Tetschen gesperrt.

Prag, am 28. August 1897. [636]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Verkehr von und nach Falkenau-Hillemühl.

Da der Gesammtverkehr auf der Strecke Böhm.-Kamnitz—Tannenberg am 30. August wieder aufgenommen wird, tritt mit dem genannten Tage die bezügliche Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 95, Pos. 584, ausser Kraft, und werden Sendungen nach und von Falkenau-Hillemühl wieder zu den tarifmässigen Frachtsätzen abgefertigt.

Prag, am 28. August 1897. [637]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten von Teplitz nach Prag B. N. B. über Aussig—Všetat-Přivor.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1897 gelangen für nachstehende Stationsverbindung directe Fahrkarten I. bis III. Wagenclasse zur Ausgabe:

Ueber	Von	Nach	A.T.E. Personenzug Oe.N.W.B. Schnellzug B.N.B. Personenzug I.	II.	III.
			Kreuzer		
Aussig—Všetat-Přivor . .	Teplitz	Prag B.N.B.	650	433	218

Teplitz, am 26. August 1897. [638]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Berichtigung zu dem ab 1. September 1897 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.

In dem mit 1. September 1897 in Wirksamkeit tretenden Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 10 in der Relation Ungar.-Hradisch—Jägerndorf der Fahrpreis II. Classe Personenzug von Kr. 8·80 auf Kr. 7·80;

auf Seite 14 in der Relation Olmütz—Aujezd II. Classe Personenzug von Kr. 1·72 auf Kr. 1·26 und

III. Classe Personenzug von Kr. 0·92 auf Kr. 0·66, ferner in der Relation Olmütz — Niklasdorf III. Classe Personenzug von Kr. 2·72 auf Kr. 3·72;

auf Seite 15 in der Relation Prerau—Bärn-Andersdorf I. Classe Personenzug von Kr. 4·86 auf Kr. 5·62, II. Classe von Kr. 3·04 auf Kr. 3·50, III. Classe von Kr. 1·62 auf Kr. 1·88;

auf Seite 16 in der Relation Prerau—Niklasdorf III. Classe Personenzug von Kr. 3·12 auf Kr. 4·12;

auf Seite 19 in der Relation Wien — Freiwaldau-Gräfenberg I. Classe Personenzug von Kr. 43·42 auf Kr. 23·42;

ferner wurde auf Seite 9, 14, 19 die Stationsbezeichnung „Haugsdorf" auf „Haugsdorf-Weidenau" und auf Seite 10 die Stationsbezeichnung „Hradisch" auf „Ungar.-Hradisch" abgeändert.

Ueber diese Berichtigungen wird ein Berichtigungsblatt herausgegeben.

Wien, am 28. August 1897. [639]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Auflassung des Vicinalbahnzuschlages.) Mit sofortiger Wirksamkeit sind:

1. für Stammholztransporte, sowie für Holztransporte des Specialtarifes III in Wagenladungen von Heydeck, Hilpoltstein und Eckersmühlen zunächst bis zum 30. September 1897,
2. für Ziegelsteine in Wagenladungen ab Höchstadt a. A., und
3. für Basaltsendungen von Baunach, Ebern, Fischbach b. E., Maroldsweisach, Pfaffendorf, Pfarrweisach, Reckendorf und Rentweinsdorf

die bezüglichen Anstosssätze um je 6 Pfennig für 100 kg zu kürzen.

Güterverkehr mit den kgl. Preussischen Staatsbahnen. (Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle.) Die durch Bekanntmachung vom 14. Juni veröffentlichten Frachtvergünstigungen für Heu und Stroh von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a. S., Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen und Stettin nach allen preussischen Staatsbahnstationen, und für Baumwolle und Wolle im Verkehr der preussischen Staatsbahnstationen unter einander werden auch auf den Verkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verband. (Neue Entfernungen.) Mit Giltigkeit vom 25. August ab kamen für die nachbezeichneten Stationsverbindungen anderweite ermässigte und neue Entfernungen zur Einführung, die bei der Frachtberechnung anzuwenden sind:

1. Zeitz (Sächs. Staatsb.) einerseits und die Stationen der Pfälzischen Bahnen, der Reichseisenbahnen, der Badischen Staatsbahnen, sowie der Bregthalbahn und der Kaiserstuhlbahn andererseits.
2. Altenburg, Breitingen, Groitzsch, Lucka i. S.-A., Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz, Trebanz-Treben und Zeitz (Sächs. Staatsbahnen) einerseits und Darmstadt Hauptbahnhof (Directionsbezirk Mainz), Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen der Badischen Staatsbahn andererseits.
3. Elsterwerda (B.D.B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bahnhof), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Alst. und Zeitz der Sächs. Staatsb. einerseits und die Stationen der Strecke Kaiserslautern—Lauterecken—Staudernheim und der Strecke Rohrbach b. Landau — Klingenmünster der Pfälzischen Bahn andererseits.
4. Rappenau — Saline einerseits und die sächsischen Verbandsstationen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1564	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kaschau-Oderberger Eisenbahn	a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E—6 und 7 b) Eisen und Stahl, roh oder alt, der Position E—8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trzynietz oder umgekehrt	a) Friedrichshütte b) Wegierska górka	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Mengen unter 5000 kg von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Sätze	Heller ad a) ad b) 50·6 43·6 75·6 74·4 62·0 65·6 59·4 53·0		Im Kartirungswege		
1565	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphtha des Ausnahmetarifes Nr. 33 und Petroleum, roh etc. des Ausnahmetarifes Nr. 38, enthalten im Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	den in der nachfolgenden Tabelle angeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cosel und Cosel Oderhafen Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen Directionsbezirk Kattowitz	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der in den Ausnahmetarifen Nr. 33 und 38 des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Satz	Siehe die untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Ausnahmetarif 33		Ausnahmetarif 38	
	Nach Stationen der deutschen Bahnen			
	Cosel	Cosel Oderhafen	Cosel	Cosel Oderhafen
	Für 100 kg in Pfennig			
Boryslaw	171	170	160	159
Drohobycz	171	170	160	159
Gorlice	136	135	128	127
Grybów	130	129	123	122
Iwonicz	143	142	135	134
Jaslo	138	137	130	129
Kolomea	201	200	187	186
Krosno	143	142	135	134
Lemberg	171	170	160	159
Marcinkovice	121	120	114	113
Neusandec	123	122	116	115
Olszanica	155	154	145	144
Posada-Chyrówska	160	159	150	149
Rymanów	145	144	136	135
Skolyszyn	136	135	128	127
Stanislau	194	193	181	180
Ustrzyki	156	155	147	146
Zagorz	151	150	142	141
Zagorzany	136	135	128	127

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1566	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Kuchel Hallein Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Endorf Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. September 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a) 0·38 Mk. " b) 0·38 Mk. " c) 0·43 Mk.	Abtheilung a) 0·38 Mk. " b) 0·38 Mk. " c) 0·43 Mk.	Im Kartirungswege		
1567	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft	Schnittholz a) kantiges, und zwar Balken, Sparren, Latten, Leisten, b) breites, und zwar Bohlen, Planken, Borde, Bretter, letztere auch gehobelt und genutet (excl. Resonanzböden), ferner Dielen, sowie Friesen und Friesbrettchen, gehobelt und genutet	Aigen-Voglhub	Klattau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	116 Heller		Im Kartirungswege		
1568	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Plan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Tirschenreuth, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung ad a) für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindest. jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. ad b) und c) für mindestens 10.000 kg für jeden Eisenbahnwagen und Frachtbrief. ad a), b) und c) Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 3. September 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil IV, Heft 3 vom 1. Juni 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a) 0·36 Mark " b) 0·37 " " c) 0·40 "		Im Kartirungswege		
1569	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Lebende Gänse in Trieben	Nadbrzezie (Station) oder umgekehrt	Weichsel-Umschlagplatz in Nadbrzezie transit	Frachtzahlung für mindestens 400 Stück auf Grund des Normalgewichtes von 6 kg pro Stück	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		24 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1570	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Bier bei Aufgabe in heizbaren Güterwagen als Frachtgut	Hödnitz (St.E.G.)	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Ladung darf nur nach einer Station und für einen Empfänger bestimmt sein. Aufrechthaltung der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 ex 1895, Seite 1367, publicirten sonstigen Bedingungen für heizbare Güterwagen, bezw. der allgemein giltigen Tarifvorschriften	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		Frachtsätze der Classe A nebst eventuellem, für Strecken der Südnorddeutschen Verbindungsbahn entfallenden Portozuschlag		Im Kartirungswege		
1571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Drainröhren	Kolin (St.E.G.)	Zásmuk	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	17·7 Kreuzer	14·3 Kreuzer	3·4 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Drainröhren müssen zur Durchführung von Feldmeliorationsarbeiten in den Gemeinden Nesmeň und Vrsice bestimmt sein
				Sedletz-Kuttenberg					Besteht kein directer Frachtsatz	17·7 Kreuzer	–			
1572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	I. Frisches Obst der Pos. O—1 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Királyhalmok	Wien (St.E.G.) oder K.F.N.B.) Wien I K.E.B. (Westbahnhof) Wien Nordwestbahnhof loco Wien Nordwestbahnhof transit Nussdorf Stadlau, Floridsdorf	I. a) Bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens b) 5.000 kg, } pro Frachtbrief und c) 10.000 kg } Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	I. Heller a) | b) | c) 524 | 249 | 249 556 | 273 | 271 562 | 279 | 279 546 | 263 | 263 548 | 261 | 261 524 | 249 | 249		im Kartirungswege		
			II. leere, retourgehende, gebrauchte Emballagen der Pos. B—19 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien I K.E.B. (Westbahnhof) Wien Nordwestbahnhof loco Wien Nordwestbahnhof transit Nussdorf Stadlau, Floridsdorf	Királyhalmok	II. Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen				II. Heller 249 273 279 263 261 249				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1573	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art der Position Z-8 des Tarifes, Theil I	Grussbach-Schönau	Roveredo Mori Ala	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Zucker aller Art, giltig vom 1. September 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	443 443 449 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1574	**Südbahn-Gesellschaft**		Petroleumnaphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Sziszek	Cormons transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen und in Gemässheit der Bestimmungen des directen Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs per Tonne = 1000 kg 34·36	13·65	20·71	Kartirung		
1575	**Südbahn-Gesellschaft**		Güter des Specialtarifes 1	Triest und Fiume	Kanizsa	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief; bezüglich des Auf- und Abladens der Sendungen gelten die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	211 Heller incl. ungar. Steuer	156 Heller incl. ungar. Steuer	55 Heller	Im Kartirungswege		
1576	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13 laut Tarif-Theil I	Libnowes Žiželitz	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	kr. 26·1 22·0	kr. 20·9 18·0	kr. 5·2 4·0	Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Gebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
1577	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Gyps der Pos. G-32 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Egeres	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	**Ablieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende September 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	151 Heller	127 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefduplicate, welche spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (CIIIb), Budapest, einzureichen sind	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1578	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Schneebergbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	119·0	106·6	12·4	Im Kartirungswege		
					Wöllersdorf				126·0	106·6	19·4			

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung eines 150 m langen **Flugdaches als Holzdepot** zur Unterbringung der Werkhölzer in der Station Linz im approximativen Kostenbetrage von 16.200 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für ein Flugdach in der Station Linz" längstens am **11. September 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im August 1897.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der **Actiengesellschaft der ostgalizischen Localbahnen** herzustellenden Linie **Czortków—Zaleszczyki** sammt der restlichen Verbindung der Station **Czerkawszczyzna** mit der Staatsbahnlinie **Stanislau—Husiatyn** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungs- und Weichensicherungs-Anlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecken	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Biała—Szulhanowka sammt der westlichen Verbindung zur Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn	15	4·061 — 12·644 99·7+140·1—100·088 Sta.-Hus.	8·905·69 322·90	88.039	43.985	2.307	23.000	157.331
Szulhanówka—Muchawka	16	12·644 — 21·790	9·146·00	53.850	40.711	2.074	26.650	123.285
Muchawka—Rożanówka	17	21·790 — 30·840	9·050·00	175.212	43.521	2.414	45.000	266.147
Rożanówka—Chartanowce	18	30·840 — 40·100	9·260·00	79.460	39.528	2.516	19.560	141.064
Chartanowce—Zaleszczyki stare . . .	19	40 100 — 48·385	8·285·00	61.917	42.539	2.146	30.000	136.602
		Zusammen . .	44·646·69 322·90	458·478	210.284	11.457	144.210	824.429

Die Vollendungstermine sind für alle Lose derart festgesetzt, dass ab 15. Juli 1898 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. August 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungs-Anlagen, der Entleerungsgruben, Wasserkrahne, Brückenwaagen und der Weichensicherungs-Anlagen, sowie der Telegraphen-Einrichtungen ungehindert begonnen werden kann, dass ferner am 1. September 1898 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, dass vom 1. October 1898 an die Station Czerkawszczyzna sammt den beiden Verbindungsstrecken zu der bestehenden Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn dem öffentlichen Betriebe anstandslos übergeben werden, und dass vom 15. October 1898 auf der Linie Czerkawszczyzna—Zaleszczyki die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Bezirk, Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung II in Tarnopol einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **25. September 1897, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des Loses lauten, und ist für jedes Baulos ein besonderes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 20. October 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für: Baulos 15 ö. W. fl. 7900·—, Baulos 16 ö. W. fl. 6200.—, Baulos 17 ö. W. fl. 13.300·—, Baulos 18 ö. W. fl. 7100·— und Baulos 19 ö. W. fl. 6900.— und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offertlegern nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1897.

K. k. Eisenbahnministerium.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. Wien, 2. September 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. August 1897*) betreffend das Erlöschen der Concession für den Bau und Betrieb einer Localbahn von Elbogen nach Giesshübel.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft mit der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1884, R.-G.-Bl. Nr. 31, verliehene Allerhöchste Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Elbogen nach Giesshübel als erloschen erklärt.

Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. August 1897, Z. 6223/IV, an alle österreichischen und gemeinsamen Bahnverwaltungen betreffend das Verbot des Betretens der Laufbretter der Wagen während der Fahrt des Zuges zum Zwecke der Fahrkartenrevision.

Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist seit mehreren Jahren das Betreten der Laufbretter der Wagen während der Fahrt des Zuges zum Zwecke der Fahrkartenrevision verboten und nur den Zugsrevisoren in jenen Ausnahmsfällen gestattet, in welchen diesen Organen die Constatirung eines vermutheten Unterschleifes auf andere Art nicht möglich wäre.

Zur erfolgreicheren Einschränkung der Gefahr des Abstürzens, welcher das Zugsbegleitungspersonale beim Betreten der Laufbretter während der Fahrt des Zuges selbst bei Anwendung der grössten Vorsicht immerhin noch ausgesetzt ist, findet das k. k. Eisenbahnministerium die Wirksamkeit der in Rede stehenden, bei den k. k. Staatsbahnen geltenden Bestimmungen auf sämmtliche in Betracht kommende österreichischen und gemeinsamen Privatbahnen auszudehnen.

Sonach wird in Hinkunft das Betreten der Laufbretter während der Fahrt des Zuges Seitens des Zugsbegleitungspersonales nur auf Fälle, in welchen Gefahr im Verzuge ist, zu beschränken sein.

Diese Verfügung, welche selbstredend auch in die einschlägigen Instructionen einzubeziehen ist, tritt mit 1. Jänner 1898 in Kraft, und sind bis dahin die zum Vollzuge derselben etwa erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Die mit vorstehender Verfügung nicht im Einklange stehenden Bestimmungen der Erlässe der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 17. August 1869, Z. 2439 (C.-Bl. Nr. 34 ex 1869), und vom 10. August 1889, Z. 9217/II ex 1888 (H.-M.-V.-Bl. Nr. 100 ex 1889), werden hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. August 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

---

*) Enthalten in dem am 1. September 1897 ausgegebenen LXXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 200.

Dienstinstruction für den k. k. Binnenschiffahrts-Inspector.

Der Binnenschiffahrts-Inspector ist das nautisch-technische Fachorgan des Handelsministeriums und seiner Unterbehörden in Binnenschiffahrts- und Flössereiangelegenheiten.

Ausserdem hat derselbe als Special-Gewerbe-Inspector für das Schiffergewerbe auf Binnengewässern im ganzen Geltungsgebiete des Gesetzes vom 17. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 117, betreffend die Bestellung von Gewerbe-Inspectoren zu fungiren und ferners innerhalb seines Wirkungskreises die durch die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeiter-Unfallversicherung den Gewerbe-Inspectoren zugewiesenen Obliegenheiten zu besorgen.

Als nautisch-technisches Fachorgan des Handelsministeriums obliegt dem Binnenschiffahrts-Inspector insbesondere:

1. die nautisch-technische Begutachtung in den einer solchen bedürftigen Fragen des Schiffahrtsbetriebes, insbesonders bezüglich der Einrichtung und Organisation jener Schiffahrtsdienste, bei deren Concessionirung aus schiffahrtspolizeilichen Rücksichten besondere Bestimmungen über die Einrichtung und Organisation des Betriebsdienstes getroffen werden;
2. die Begutachtung der demselben zugewiesenen Entwürfe neuer Schiffahrts- und Flössereivorschriften von seinem Fachstandpunkte;
3. die Begutachtung der einer behördlichen Genehmigung bedürfenden Schiffahrtstarife auf ihre Angemessenheit mit Rücksicht auf die effectiven Betriebskosten;
4. die nautisch-technische Begutachtung der Ausrüstung von Häfen und Umschlagsplätzen, sowie anderweitiger die Schiffahrt und Flösserei fördernder Massnahmen der Staats- und sonstigen öffentlichen Verwaltung, insoweit dem Handelsministerium hierauf eine Einflussnahme zusteht;
5. die fachliche Begutachtung aller sonstigen ihm zugewiesenen Administrativacten;
6. die Intervention bei jenen commissionellen Verhandlungen, bezüglich derer ihm dieselbe vom Handelsministerium übertragen wird;
7. die aufmerksame Verfolgung aller nautisch-technischen Neuerungen und Fortschritte im Binnenschiffahrts- und Flössereibetriebe und die Stellung von Anträgen wegen Einführung derartiger Neuerungen und Verbesserungen in den heimischen Betrieben.

In wichtigen Angelegenheiten nautisch-technischer Natur ist der Binnenschiffahrts-Inspector auch von den Schiffahrtsbehörden zweiter und erster Instanz, den k. k. Statthaltereien und Landesregierungen, bezw. den politischen Bezirksbehörden als begutachtendes Organ heranzuziehen.

Insbesondere hat eine solche Heranziehung stattzufinden:

bei den Verhandlungen wegen des Baues und Umbaues von Brücken über schiffbare Gewässer und über solche flössbare Gewässer, welche in staatlicher Verwaltung stehen oder bezüglich welcher dies im Interesse des Flossfahrtsverkehres erforderlich erscheint;

ferners nach Thunlichkeit bei der Untersuchung von Binnendampfschiffen und Motorbooten auf ihre Tragfähigkeit, Tüchtigkeit, Ausrüstung und Bemannung; ebenso ist derselbe nach Thunlichkeit der Prüfung von Bewerbern um ein Patent zur Führung von Binnendampfschiffen und Motorbooten beizuziehen.

Dem Binnenschiffahrts-Inspector obliegt ferners die Beaufsichtigung des Schiffahrts- und Flössereibetriebes neben den Schiffahrtsbehörden zweiter und erster Instanz oder über deren Einladung.

Derselbe hat die schiff- und flossbaren Gewässer periodisch zu bereisen und ist berechtigt, gegen vorherige Legitimirung jeden Schiffahrts- und Flössereibetrieb thunlichst — Fälle von Gefahr im Verzuge ausgenommen — ohne Betriebsstörung zu besichtigen. Der Schiffahrts-, bezw. der Flössereiunternehmer oder dessen Stellvertreter sind berechtigt, den Binnenschiffahrts-Inspector bei der Inspection zu begleiten.

Die bei derartigen Besichtigungen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen sind, insofern deren Behebung nicht schon durch eine Rücksprache in kurzem Wege veranlasst werden kann, vom Binnenschiffahrts-Inspector sofort der zuständigen Schiffahrt- oder sonst competenten Verwaltungsbehörde zur Kenntniss zu bringen. Die über eine solche Anzeige getroffene Entscheidung ist dem Binnenschiffahrts-Inspector bekanntzugeben.

Als nautisch-technisches Fachorgan kann der Binnenschiffahrts-Inspector auch privaten Schiffahrts- und Flössereiunternehmungen und anderen Schiffsinteressenten über deren Ansuchen nautisch-technische Fachgutachten abgeben, bezw. bei von derartigen Unternehmungen intern durchgeführten Verhandlungen interveniren, insoweit er dadurch nicht in Widerspruch mit seinen Amtspflichten geräth.

Als Special-Gewerbe-Inspector für das Schiffergewerbe auf Binnengewässern erstreckt sich die Thätigkeit des Binnenschiffahrts-Inspectors auf alle im § 15, Punkt 5, der Gewerbeordnung (Gesetz vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39) bezeichneten Unternehmungen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Auf andere Unternehmungen, wie Werften, Schiffmühlen, Lagerhäuser, Flussregulirungs-Unternehmungen, Hafen- und Quaibauten, hat sich seine gewerbeinspectorliche Thätigkeit nicht zu erstrecken.

Der Binnenschiffahrts-Inspector hat seinen Amtssitz in Wien und untersteht in dienstlichen und persönlichen Angelegenheiten unmittelbar dem Handelsministerium, zu dessen Status er gehört. Lediglich insoweit er als Special-Gewerbe-Inspector für das Schiffergewerbe auf Binnengewässern fungirt, haben auch die die dienstliche Stellung der Gewerbe-Inspectoren betreffenden Bestimmungen des Gesetzes vom 17. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 117, auf denselben Anwendung zu finden.

Die vom Handelsministerium ausgehenden fachlichen Aufträge gehen dem Binnenschiffahrts-Inspector durch das betreffende administrative Departement zu, an welch letzteres auch die erstatteten Gutachten, sowie etwaige aus eigener Initiative gestellte Anträge gelangen.

Die beabsichtigen Bereisungen und deren Reihenfolge sind im vorhinein dem Handelsministerium in kurzem Wege anzuzeigen.

Besichtigungen, welche der Binnenschiffahrts-Inspector ausserhalb seines Amtssitzes aus eigenem Antriebe unternimmt, sind bei dringenden Fällen im nachhinein der politischen Landesstelle, in deren Verwaltungsgebiete dieselben erfolgen, zur Anzeige zu bringen.

Der Binnenschiffahrts-Inspector hat einen Vormerk zu führen, in welchem sämmtliche ihm zukommenden, bezw. von ihm ausgehenden Geschäftsstücke, und zwar die Schiffahrtsangelegenheiten getrennt von den Gewerbe-Inspections- und den Unfallversicherungssachen, einzutragen sind.

Dieser Vormerk ist alljährlich abzuschliessen und durch einen neuen zu ersetzen.

Unabhängig von der ihm als Special-Gewerbe-Inspector für das Schiffergewerbe auf Binnengewässern obliegenden Pflicht zur Berichterstattung, hat der Binnenschiffahrts-Inspector alljährlich über seine Wahrnehmungen auf dem Gebiete des Schiffahrts- und Flössereiwesens einen Bericht an das Handelsministerium zu erstatten.

Die von dem Einvernehmen in nautisch-technischer Beziehung zwischen der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz als Bodenseeschiffahrtsbehörde und dem dortigen k. k. Hafencommissär handelnden Bestimmungen des § 17 der Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, womit für den Bodensee Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt erlassen werden, sowie jene des Schlussabsatzes der Ministerial-Verordnungen vom 14. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12, betreffend „Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe auf dem Bodensee", und vom 14. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 13, betreffend die „Ergänzung und Abänderung einzelner Bestimmungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, sowie der ersterwähnten Ministerial-Verordnung", werden durch vorstehende Anordnungen nicht berührt.

Wien, am 9. Juni 1897. H.-M.-Z. 18.930.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Schönberg nach Römerstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Friedrich Ritter von Tersch, Bürgermeister der Stadt Mähr.-Schönberg, im Vereine mit dem Bürgermeister von Römerstadt, Hermann Franke, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mähr.-Schönberg über Frankstadt nach Römerstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. August 1897. Z. 10.038/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Smichow nach Königsaal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Franz Křižík, Ingenieur in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Palacky-Brücke in (Prag) Smichow längs des linken Moldauufers nach Königsaal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. August 1897. Z. 11.910.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung des Bureau im Frachtenmagazine Mürzzuschlag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Bureau in dem Frachtenmagazine in der Station Mürzzuschlag der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 13.473/IV.]

— (Linie Liesing — Kaltenleutgeben: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Rodaun und der Haltestelle Neumühle.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Rodaun und der Haltestelle Neumühle der Linie Liesing—Kaltenleutgeben der Südbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 13.048/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Stationen Perchtoldsdorf und Kaltenleutgeben.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat der Südbahn-Gesellschaft den Bauconsens für die Erweiterung der Stationen Perchtoldsdorf und Kaltenleutgeben der Linie Liesing—Kaltenleutgeben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.048/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung und Schliessung von Haltestellen.) Am 1. September wurde in km 18·463 der Linie Lemberg—Czernowitz die Haltestelle Dawidów für den Personen- und Gepäckverkehr und in km 118·3035 derselben Linie die Haltestelle Dubowce für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. An demselben Tage wurde die in km 120·0325 derselben Linie gelegene Personen-Haltestelle Wodniki geschlossen. [E.-M.-Z. 13.492/I.]

— (Staatsbahn-Direction Pilsen: Stationsnamen-Aenderung.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Dux gelegenen Station Dux-Ladowitz wurde vom 1. September in „Ladowitz" abgeändert. [E.-M.-Z. 13.551/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Böhmische Nordbahn:

28. August. Am 30. August wird der Gesammtverkehr in der Strecke B.-Kamnitz—Tannenberg wieder aufgenommen; die Strecke Bodenbach—Tetschen und der Umschlagplatz in Tetschen bleiben noch gesperrt.

Ausweis

über die

im II. Quartal 1897 auf den im Betriebe stehenden Linien der österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der neueröffneten Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
	Nachtrag für das I. Quartal 1897			
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Station: Markowce (zwischen Chryplin und Ottynia der Linie Lemberg—Czernowitz)	15. Jänner	Für den Wagenladungsverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Tarifkilometern.
	II. Quartal 1897			
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen	Haltestellen: Gross-Haslau (zwischen Gr.-Globnitz und Gerotten-Stift Zwettl der Linie Schwarzenau—Zwettl)	1. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.
	Ollersbach (zwischen Neulengbach und Kirchstetten der Linie Wien—Salzburg)	1. Juni		
	Station: Frankstadt (zwischen D.-Liebau und Mähr.-Schönberg der Linie Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau)	1. Mai	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den bestehenden Tarifen. War bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet, dient nunmehr auch dem Stückgutverkehr.
	Haltestelle: Mlatz (zwischen Plass und Scheles der Linie Pilsen—Dux)	1. April	Für Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt unter Zuschlag von 8 km ab Plass und 11 km ab Scheles. War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Station: Pilsen Skodawerke (zwischen Pilsen und Tuschkau der Linie Wien—Eger)		Für den Frachtenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Localgütertarif Theil II, Heft 1, Tarif Nr. 2 A X und erster Anhang zum Hefte 1. Dient nur für die Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, Liebstein, Kroh, Bruml, Pörges, Just, Menčik.
	Haltestellen: Požar (zwischen Krhanitz und Eule der Localbahn Modřan-Čerčan)	26. Juni	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	
	Becków (zwischen Komarestie und Zadowa der Linie Hliboka—Berhometh)	1. Mai	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Tarifkilometern. Die Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.
	Tisowetz (zwischen Panka und Komarestie der Linie Hliboka—Berhometh)			
	Station: Wygoda (zwischen Dolina und Wygoda der Linie Dolina—Wygoda)		Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Tarifkilometern. Bisher nur für den Güterverkehr eingerichtet; dient nunmehr auch dem Personen- und Gepäcksverkehr.
	Ladestelle: Nagrabie (zwischen Podwysokie und Mieczysczów der Linie Halicz—Tarnopol)	15. Mai	Für den unbeschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Tarifkilometer. War bisher nur für den beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Haltestelle: Berlince (zwischen Hliboka und Tereblestie der Linie Hliboka—Sereth)		Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach Tarifkilometern im Nachzahlungswege.

Name der Bahn-verwaltung	Name der neueröffneten Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Blatze (zwischen Wrbatek und Nimlau der Linie Brünn—Olmütz)	1. Juni	Für die Abgabe von Dungmitteln aller Art	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der bestehenden Frachtsätze für die in Betracht kommenden Güterclassen, und zwar im Sinne des Localgütertarifes vom 1. Jänner 1897 auf Grund der entfallenden Taxen für die in der Verkehrsrichtung nächstweitergelegene Station. Waren bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, eingerichtet. Ausserdem konnten daselbst auch Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, resp. bezogen werden.
	Čelčic (zwischen Pivin und Bedihošt der Linie Brünn—Olmütz)			
	Gross-Kuntschitz (zwischen Frankstadt a. R und Friedland der Linie Kojetein—Bielitz)			
	Mierowitz a. d. H. (zwischen Niemtschitz und Kojetein der Linie Nezamislitz—Prerau)			
	Niemtschitz (zwischen Nezamislitz und Mierowitz der Linie Nezamislitz—Prerau)			
	Pivin (zwischen Nezamislitz und Čelčic der Linie Brünn—Olmütz)			
	Roketnitz (zwischen Prerau und Brodek der Linie Prerau—Olmütz)			
	Voitelsbrunn (zwischen Feldsberg und Nikolsburg der Linie Lundenburg—Zellerndorf)			
	Wežek-Bochoř (zwischen Chropin und Lowieschitz der Linie Nezamislitz—Prerau)			
	Wildendürnbach (zwischen Neusiedl-Dürnholz und Laa der Linie Lundenburg—Zellerndorf)			
	Dielhau (zwischen Schönbrunn und Freiheitau der Linie Schönbrunn—Troppau)			Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der bestehenden Frachtsätze für die in Betracht kommenden Güterclassen, und zwar im Sinne des Localgütertarifes vom 1. Jänner 1897 auf Grund der entfallenden Taxen für die in der Verkehrsrichtung nächstweitergelegene Station. Waren bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, dann für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, eingerichtet. Ausserdem konnten daselbst auch Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, resp. bezogen werden.
	Lultsch (zwischen Rausnitz-Slawikowitz und Wischau der Linie Brünn—Olmütz)			
	Oppahof-Stettin (zwischen Freiheitau und Komorau der Linie Schönbrunn—Troppau)			
	Ladestelle: Lowieschitz (zwischen Wežek-Bochoř und Prerau der Linie Nezamislitz—Prerau)			Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der bestehenden Frachtsätze für die in Betracht kommenden Güterclassen, und zwar im Sinne des Localgütertarifes vom 1. Jänner 1897 auf Grund der entfallenden Taxen für die in der Verkehrsrichtung nächstweitergelegene Station. War bisher nur für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, dann für den Getreideverkehr in Wagenladungen eingerichtet.
	Haltestellen: Grosshof (zwischen Priebitz und Pohrlitz der Localbahn Branowitz—Pohrlitz)			Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der bestehenden Frachttarifsätze für die in Betracht kommenden Güterclassen, und zwar auf Grund der in den Stationstarifen des Localbahntarifes vom 1. Juni 1888 vorgesehenen Frachtsätze. Waren bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr (Nieder-Absdorf auch für den Eilgutverkehr), dann für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, eingerichtet. Ausserdem konnten daselbst auch Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, resp. bezogen werden.
	Loboditz (zwischen Uhritschitz und Tobitschau der Localbahn Kojetein-Tobitschau)			
	Schwansdorf (zwischen Tschirm und Bautsch der Localbahn Zauchtl-Bautsch)			
	Stritesch (zwischen Zaschau und Zubři der Localbahn Krasna-Rožnau)			
	Nieder-Absdorf (zwischen Ringelsdorf und Eichhorn der Localbahn Drösing-Zistersdorf)			
	Uhritschitz (zwischen Kojetein und Loboditz der Localbahn Kojetein-Tobitschau)			

Name der Bahnverwaltung	Name der neueröffneten Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Haltestelle: Darkau (zwischen Karwin und Ort Lonkau der Linie Oderberg—Teschen)	1. Mai	Für den Eilgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der für die in der Beförderungsstrecke entfernter gelegene nächste Station ermittelten Frachtsätze. War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
Südbahn-Gesellschaft	Haltestellen: Rattenberg (zwischen Kundl und Brixlegg der Linie Kufstein—Ala)	1. Juni	Für die Gepäcks- und Eilgutexpedition	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger für die Haltestelle Rattenberg ausgewiesenen factischen Distanzen nach den Gebührenberechnungstabellen der Tarife Theil II und den sonstigen in Kraft stehenden Tarifen. War bisher nur für den Personenverkehr und für die Abfertigung des Reisegepäckes im Nachzahlungswege eingerichtet.
	Grobelno (zwischen Ponigl und St. Georgen der Linie Wien—Triest)			Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger für die Haltestelle Grobelno ausgewiesenen factischen Distanzen nach den Gebührenberechnungstabellen der Tarife Theil II und der sonstigen in Kraft stehenden Tarife. War bisher nur für den Personenverkehr und für die Abfertigung des Reisegepäckes im Nachzahlungswege eingerichtet.
Dampftramway-Gesellschaft v. Krauss & Co.	Haltestelle: Reichsstrasse (zwischen Leopoldau und Kagran der Linie Wien—Gross-Enzersdorf)	9. Mai	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Gebührentarife für Personen und Gepäck wie für die Station Kagran.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung der Fahrbetriebsmittel.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat eine ausgiebige Vermehrung ihrer Fahrbetriebsmittel in Aussicht genommen, deren Anschaffungskosten im diesjährigen Budget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) ihre Bedeckung finden. Für die Anschaffung von Locomotiven sind fl. 17,035.000 präliminirt, thatsächlich werden nur 370 neue Maschinen angeschafft und der Restbetrag zur Tilgung der schwebenden Schuld für die in den Jahren 1895 und 1896 angekauften Locomotiven verwendet. Für Personen- und Conducteurwagen sind fl. 5,040.000 präliminirt. Diese Massnahme findet darin ihre Begründung, dass die Personenwagen der ungarischen Staatsbahnen in den Jahren 1893 56.122 km, 1894 57.332 km, 1896 50.000 km geleistet haben, was die durchschnittlichen Leistungen der Personenwagen bei den Bahnen, die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, um 7000 bis 10.000 km übersteigt. In Folge dessen ist die Anschaffung von 430 dreiachsigen und 650 zweiachsigen Wagen und von 50 Conducteurwagen in Aussicht genommen worden. Für die Vermehrung der Lastwagen sind fl. 16,000.000 eingestellt, und zwar sollen innerhalb der nächsten fünf Jahre 7000 Lastwagen angeschafft werden. Die Kosten dieser Wagen betragen fl. 14,000.000, ausserdem soll der Preis für die im Jahre 1896 gelieferten 1000 Wagen bezahlt werden. Für das Jahr 1897 sind fl. 6,022.000, für 1898 fl. 4,000.000, für 1899 fl. 2,000.000, für 1900 fl. 2,000.000 und für 1901 fl. 1,978.000 eingestellt. Bei dieser Anschaffung ist für die nächsten Jahre nur eine durchschnittliche Verkehrsvermehrung von 3·5 pCt. in Aussicht genommen, während in der vorhergegangenen Periode die durchschnittliche Zunahme 7·47 pCt. ausgemacht hat. Vorläufig wurde von der Direction der Staatsbahnen eine beschränkte Concurrenz auf die Lieferung von 1000 Wagen ausgeschrieben. Die von den drei einheimischen Waggonfabriken geforderten Einheitspreise variiren zwischen fl. 1680 und fl. 2286 per Wagen, und werden sich demgemäss die Kosten dieser Neuanschaffung auf 1,942.000 Gulden stellen.

— (Bau eines Kohlenbahnhofes in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat die Anlage eines ausgedehnten Kohlenbahnhofes in Budapest beschlossen, nachdem der Westbahnhof, welcher vor 20 Jahren, eingekeilt zwischen der Reparaturwerkstätte und den Frachtmagazinen, erbaut wurde, sich der vervielfachten Frequenz gegenüber als ungenügend erweist. Namentlich sind die Geleise und die Frachtmagazine weder in Bezug auf Anordnung noch in Bezug auf Ausdehnung den Anforderungen entsprechend, und zeigt sich dies insbesondere im Kohlen- und Holzverkehr. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist es in erster Linie nothwendig, aus dem Gebiete des Bahnhofes die Werkstätte und die Zugsförderungsanlagen zu verlegen, und dies ist umso motivirter, als die Einrichtung der Werkstätte veraltet ist und die Zugsförderungsanlage unbedingt eine Erweiterung erfordert. Wenn auch nach dieser Verlegung Raum gewonnen wird, kann derselbe namentlich längs der Podmaniczkygasse nicht für Kohlen- und Holzlager verwendet werden; da aber die Industrie der Hauptstadt einen stetig steigenden Kohlenbedarf aufweist und eine Vergrösserung des Kohlenverkehrs durch die Budapest-Graner Bahn zu erwarten ist, muss an die Errichtung eines besonderen Kohlenbahnhofes geschritten werden. Die Kosten dieses Baues sind laut diesjährigem Budget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) mit fl. 2,500.000 bemessen, in welcher Summe aber die Kosten der Verlegung der Werkstätten nicht inbegriffen sind.

— (Eröffnung der Haltestelle „Nevetlenfalu“.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihrer Linie Püspök-Ladány—Marmaros-Sziget bei Wächterhaus Nr. 98 unter dem Namen „Nevetlenfalu“ eine Haltestelle für Personenverkehr eröffnet wurde.

Localbahn Segesvár (Schässburg) — Szent-Ágota. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass Z. 35.648 im Nachtrage zur Concessionsurkunde der Localbahn Segesvár—Szent-Ágota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1895) das concessionsmässig mit fl. 604.000 bemessen gewesene effective Baucapital um fl. 145.000, daher auf fl. 749.000 erhöhte.

Strasseneisenbahn mit Dampf- eventuell elektrischem Betriebe in Szolnok. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Szolnok (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32, Vorconcession Post 3) angeordnet und im Delegirungswege das Comitatsmunicipium des Comitates Jász-Nagy-Kun-Szolnok mit der Durchführung dieser Amthandlung betraut.

Ungthalbahn Nyiregyháza — Csap — Ungvár — Nagy-Berezna. (Fortsetzung der Linie bis an den Fuss der Karpathen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction den Beschluss zur Fortsetzung der Ungthalbahn gefasst. Diese soll von der Endstation Nagy-Berezna der Theilstrecke Ungvár—Nagy-Berezna aus durch den Uszoker Engpass, eventuell in der Richtung des zwischen Voloszte und Lubnya liegenden Bergsattels bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze verlängert werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes des Deutschen Reiches am 1. April.) Nach dem Verzeichnisse der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen zu der im Reichs-Eisenbahnamte bearbeiteten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienenden deutschen Eisenbahnen am 1. April eine Ausdehnung von 47.634 km (gegen 46.902 km am 1. Mai des Vorjahres). Von der Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31.937 (31.998) km auf Hauptbahnen [davon 15.863 (15.509) km zwei-, 46 (40) km drei- und 88 (84) km viergeleisig] und 15.697 (14.904) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1302 (1296) km schmalspurig].

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staaten ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Staaten	Staatsbahnen		Privatbahnen unter Staatsverwaltung		Privatbahnen unter eigener Verwaltung		Zusammen
	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	
	Kilometer						
Preussen	28.242	9.008	58	54	1.940	1.269	30.240
Bayern	5.371	1.369	18	18	903	321	6.292
Sachsen	2.835	1.057	41	14	—	—	2.876
Württemberg	1.751	179	—	—	36	36	1.787
Baden	1.510	195	54	44	220	220	1.784
Hessen	852	133	—	—	45	45	897
Mecklenburg-Schwerin	1.029	573	1	1	—	—	1.030
Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	95	95	95
Sachsen-Weimar	76	76	—	—	61	61	137
Oldenburg	389	111	27	27	40	8	456
Anhalt	—	—	—	—	62	62	62
Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
Sachsen-Meiningen	8	8	—	—	—	—	8
Sachsen-Altenburg	—	—	—	—	8	8	8
Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
Hamburg	8	3	—	—	—	—	8
Bremen	4	2	—	—	—	—	4
Elsass-Lothringen	1.597	347	11	11	172	172	1.780
Zusammen	43.672	13.061	210	169	3.752	2.467	47.634

Ausser den vorstehenden 47.634 (46.902) km bestanden noch 2448 (2335) km vollspurige und 678 (735) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen.

Preussen. (Schliessung der Ladestelle am Marienthor bei Duisburg.) Am 1. August wurde die Ladestelle am Marienthor bei Duisburg geschlossen, und findet eine Annahme und Auslieferung von Wagenladungen dort nicht mehr statt.

Sachsen. (Aenderung der Bezeichnung von Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.) In Folge Eröffnung der an der Neubaustrecke Mulda—Sayda gelegenen Haltestelle Dorfchemnitz bei Sayda hat die an der Linie Chemnitz—Adorf gelegene gleichnamige Haltestelle Dorfchemnitz die nähere Bezeichnung Dorfchemnitz bei Zwönitz, und in Folge der Eröffnung des Haltepunktes Dittersbach bei Frankenberg (Strecke Rosswein—Niederwiesa) hat der an der Linie Kamenz—Pirna gelegene Haltepunkt Dittersbach die nähere Bezeichnung Dittersbach bei Dürrröhrsdorf erhalten.

Schweiz. (Betriebseröffnung von Strassenbahnlinien.) Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des Betriebes auf folgenden Linien gestattet:

Am 10. Mai den elektrischen Betrieb der Strassenbahn Neuchâtel-St. Blaise, wo bisher Pferdebetrieb bestand;

am 20. Mai den Betrieb der Tramway St. Gallen. Diese elektrische, nur dem Personenverkehre dienende Strassenbahn von 9·5 km Länge umfasst die Linien Brüggen—Marktplatz St. Gallen — Heiligkreuz und Bahnhof St.-Gallen — Marktplatz St. Gallen—St. Fiden—Kronthal, ferner

am 15. Mai den Betrieb der Linien Klybeckschloss—Kleinhüningen (Wiesenbrücke) und Claraplatz — Kleinhüningen der elektrischen Strassenbahn in Basel.

Frankreich. (Eröffnung neuer Linien.) Mit Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten wurden nach erfolgter behördlicher Constatirung ihrer Betriebsfähigkeit folgende Linien dem öffentlichen Verkehre übergeben:

1. Die Normalspurbahn Nyons—Pierrelatte in einer Länge von 41·187 km mit der Anschlussstation Pierrelatte und den Stationen Saint-Paule-Trois-Chateaux, Mouségur, Chamaret, Grillon, Valréas, Vanterrol-Rousset und Nyons;
2. die von der Direction der Südbahn-Gesellschaft erbaute normalspurige Verbindungsbahn Lannemezan-Arreau in einer Länge von 25·048 km mit den beiden Anschlussstationen Lannemezan und Arreau, der Station Labarthe-Avezac, der Haltestelle de Lortet und den Stationen de Ilèches und de Sarrancolin.

— (Ausbau der Le Métropolitain-Untergrundbahn in Paris.) Die Lösung der Frage des Le Métropolitain (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 45) ist ihrer definitiven Lösung dadurch bereits nahe gekommen, dass der Pariser Municipalrath in seiner vor Kurzem abgehaltenen Generalversammlung die drei wichtigsten Punkte dieser Frage im Principe bereits genehmigte. Es sind dies:

1. Die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes eines vorwiegend als Untergrundbahn im Bereiche von Paris zu führenden schmalspurigen Eisenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe, und zwar vorläufig folgender Linien: Porte-Vincenne—Porte-Dauphin; Ringbahn im Bereiche der äusseren Boulevards; Porte-Maillot—Ménilmontant; Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans; Boulevard de Strasbourg—Porte d'Austerlitz; Cours-de-Vincennes—Place d'Italie.
2. Ausführung des Baues durch die Communalverwaltung zum Effectiv-Kostenbetrage von 160,000.000 Frcs.
3. Aufnahme eines verlosbaren Anlehens in der Höhe von 165,000.000 Frcs.

— (Gemeinnützigkeitserklärung der Eisenbahn Doloron-Bedous.) Das „Journal officiel" vom 30. Juli verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten der projectirten Eisenbahn Doloron—Bedous (Departement des Basses-Pyrenées), deren Concessionswerberin die Direction der Südbahn-Gesellschaft ist. Von der zu gewährenden normalen Staatssubvention werden seinerzeit in Abzug zu bringen sein die von den Interessenten gezeichneten Subventionsbeträge, darunter der vom Generalrathe des Departements des Basses-Pyrenées votirte Beitrag, dessen Höhe der Hälfte der Grundeinlösungsbeträge entsprechen wird.

— (Concessionirung der Einführung von 10 Kilo-Packeten im Eisenbahnverkehre.) Die französische Legislative hat in ihrer Sitzung vom 7. August den das System von 10 Kilo-Packeten (colli postaux) im Eisenbahn-Postverkehr betreffenden Gesetzentwurf genehmigt. Das neue Gesetz zerfällt in vier Artikel, und zwar:

1. Die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichten sich, im Bereiche des continentalen Gebietes Frankreichs Postpackete im Gewichte von 5—10 Kilo zu befördern, wenn deren Volumen in keiner Richtung die Maximaldimensionen von 1·50 m übersteigt. Der Tarif für derlei Packete ist ohne Unterschied der Entfernung mit 1·25 Frcs. loco Bahnhof und mit 1·60

Francs ins Haus gestellt bemessen, und zwar mit Inbegriff der dem Staate zugute kommenden Stempelgebühr per 0·10 Frcs.

2. Die Nachnahmegebühr, ohne Unterschied des Collogewichtes, ist bis zu 500 Frcs. mit 0·60 Frcs. bei Behebung der Nachnahme am Bahnbureau und mit 0·85 Frcs. bei Zustellung derselben ins Domicil des Absenders bemessen, und zwar mit Inbegriff der Stempelgebühr per 0·10 Frcs.
3. Die Maximal-Entschädigungsgebühr für Spoliirung oder Verlust eines ohne Werthangabe aufgegebenen 5—10 Kilo-Packets ist mit 40 Frcs. bemessen; bei Mehrwerth-Declaration gelten die Bestimmungen des Artikels 7 des Decretes vom 27. Juni 1892.
4. Im Allgemeinen gelten für 5—10 Kilo-Packete die allgemeinen Bestimmungen der internationalen Convention vom 15. Jänner 1892.

Das massgebende Motiv für Einführung der 5—10 Kilopackete war die Förderung der Interessen der Detailhändler, die ihren Bedarf an kleineren Quantitäten von Waare nunmehr direct vom Erzeuger beziehen können. An der bezüglich des neuen Verkehres geschlossenen wechselseitigen Convention participiren sämmtliche Hauptbahnen Frankreichs, sowie die Verwaltung des staatlichen Post- und Telegraphenressorts.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. (Generalversammlung.) Am 10. Juli fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthalterei-Secretärs Rudolf Keller die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes statt. Bei derselben waren 7 Actionäre erschienen, welche 1350 Actien mit 135 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 24.413 Personen (gegen 24.841) mit einer Einnahme von fl. 3585·63 (gegen fl. 3253·95) befördert. Der Güterverkehr steigerte sich um 67.688 t auf 151.046 t, so dass sich die Einnahmen aus demselben um circa 70 pCt. auf fl. 88.527·16 (+ fl. 36.762) erhöhten. Die Betriebsauslagen stellten sich auf fl. 37.530·94, der Reingewinn auf fl. 54.884·79. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, von dem Reingewinne fl. 2744·24 in den Reservefonds zu hinterlegen, fl. 100 als Remuneration für die Revisoren zu verwenden, fl. 3200 zur Deckung des Amortisationserfordernisses zu reserviren, eine vierpercentige Dividende an die Actien zur Vertheilung zu bringen und fl. 9096·55, bezw. einschliesslich des Vortrages ex 1895 fl. 15.434·51 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Adolf Engländer und Friedrich Ritter wurden einstimmig wiedergewählt. [E.-M.-Z. 11.579/I.]

Valsugana-Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 29. Juli fand in Wien im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerial-Vicesecretärs Dr. Victor Rudel die diesjährige (1.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Valsugana-Eisenbahngesellschaft statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 6028 Actien mit 1203 Stimmen vertraten. Die erste Betriebsperiode, welche die Zeit vom 26. April bis 31. December 1896 umfasste, ergab einen Betriebs-Nettoertrag von 37.727·76½ fl. Aus der Personenbeförderung resultirte ein Ertrag von 93.343 fl., aus dem Frachtentransporte ein Eingang von 36.561 fl. Die eigentlichen Betriebseinnahmen stellten sich auf 134.793 fl., die eigentlichen Betriebsausgaben auf 96.730 fl. Behufs Verzinsung und Amortisirung des Prioritätsobligationen-Capitals wurde die Staatsgarantie in der Höhe von 97.465 fl. in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. An Stelle der im Laufe des ersten Geschäftsjahres ausgeschiedenen Verwaltungsraths-Mitglieder Paul Oss-Mazzurana, Victor Forot und Alois Baron Hippoliti wurden Anton Tambosi, Dr. Isidor Bing und Alois Baron Hippoliti gewählt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Adolf Graf Dubsky und Philipp Graf Boos-Waldeck zum Präsidenten, bezw. zum Vicepräsidenten wiedergewählt. In das Executivcomité wurden die beiden Ebengenannten, ferner Dr. Isidor Bing, Valerian Baron Malfatti, Friedrich Ritter von Stepski und Eduard Palmer, letzterer als Ersatzmann, entsendet. [E.-M.-Z. 11.986/I.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 2. August fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Bernhard Popper und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Baron Kutschera eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wiener Tramway-Gesellschaft statt, bei welcher 31.120 Actien mit 2067 Stimmen vertreten waren. Der Vorsitzende theilte mit, dass der Verwaltungsrath in corpore seine Demission gegeben habe, berichtete über die Gründe dieses Beschlusses und gab ein Bild der Thätigkeit des dermaligen Verwaltungsrathes. Die Generalversammlung nahm den Bericht, sowie die Demission des Verwaltungsrathes genehmigend zur Kenntniss. Es wurde beschlossen, derzeit nur sieben Verwaltungsraths-Mitglieder zu wählen und die Berufung weiterer Mitglieder dem Verwaltungsrathe zu überlassen. In den Verwaltungsrath wurden gewählt: Baudirector der Wiener Baugesellschaft Neitus Rudolf Bode, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Hermann Ritter von Feistmantel, Hofrath Leopold Ritter von Hauffe, Oberingenieur Carl Hochenegg, Director Heinrich Schwieger, Fabriksbesitzer Wilhelm von Siemens und Privatier Josef Staffler. In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde beschlossen, die Stelle des Vorsitzenden derzeit unbesetzt zu lassen; zum Vicepräsidenten wurde Baudirector Bode gewählt. In das Executivcomité, welches statutengemäss die Geschäftsgebahrung zu überwachen hat, wurden Privatier Staffler, Baudirector Bode und Director Schwieger entsendet. Zum ständigen Stellvertreter des letzteren wurde Oberingenieur Hochenegg ernannt. [E.-M.-Z. 12.240/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 2·14 km lange, am 15. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Berneck-Goldmühl der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLIX. Stückes.) Das am 25. August herausgegebene CLIX. Stück enthält unter

Nr. 3366: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 10. August 1897, Z. 38.683, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem bosnischen Bezirke Bihać.

Nr. 3367: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. August 1897, Z. 131.852, betreffend die Bestimmung der Station Semil als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte und der Stadt Semil als Consumort für lebende Schweine und Wiederkäuer.

— (Inhalt des CLX. Stückes.) Das am 27. August herausgegebene CLX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3368: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 25. August 1897, Z. 10.105, betreffend die Abfertigung von Schlacht-, Nutz- und Zuchtvieh am Bahnhofe in Salzburg.

Nr. 3369: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 23. August 1897, Z. 12.072, betreffend die Aufhebung der Sperre des Bezirkes Tschernembl gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenthieren.

Nr. 3370: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 24. August 1897, Z. 10.018, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Borstenthiere aus Krain.

Nr. 3371: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 24. August 1897, Z. 29.423, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder, Schafe und Schweine aus Tirol nach der Provinz Brescia.

Nr. 3372: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. August 1897, Z. 16.016, betreffend das Verbot der Ausfuhr, des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Klauenthieren im Bezirke Kimpolung.

Nr. 3373: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 24. August 1897, Z. 16.373, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina nach Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. August dem Werkmanne der Oesterr. Staatsbahnen Wenzel Heřmanek in Pilsen anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Pressbaum und der Haltestelle Tullnerbach.

Vom 1. October 1897 an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Amstetten gelegenen Station Pressbaum in Tullnerbach-Pressbaum und diejenige der in derselben Strecke gelegenen Haltestelle Tullnerbach in Unter-Tullnerbach abgeändert.

Wien, im August 1897. [640]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Theil II, Heft 2.

Mit 1. October 1897 tritt zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc.) im Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehre der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der besonderen Bestimmungen.
II. Einbeziehung der Station Nadbrzezie transit Landungsplatz in den Tarif.
III. Eliminirung der Station Biadoliny aus dem Tarife.
IV. Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von 20 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 22. August 1897. [641]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Theil III, Heft 3, Ausnahmetarif für Getreide etc., giltig vom 1. December 1896.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. October 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Ergänzung, bezw. Abänderung des Verzeichnisses der bayerischen Tarifstationen sammt Anstosstaxen,
3. Ergänzung, bezw. Abänderung der Stationstarife, darunter ermässigte Frachtsätze für Drahanowitz, Namiescht und Přikas.
4. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 28. August 1897. [642]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt der Nachtrag IV zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Aenderungen.

Exemplare des Nachtrages sind vom 15. September 1897 an bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 30. August 1897. [643]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit Olmütz (St. B.).

Die in dem Tarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit Olmütz K. F. N. B. finden auch auf Sendungen nach Olmütz St. B. Anwendung.

Hiedurch treten die im Tarife für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. November 1896 für den Verkehr mit Olmütz (St.B.) enthaltenen Frachtsätze ausser Wirksamkeit.

Wien, am 30. August 1897. [644]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Abfertigung von Obst nach Stuttgart.) Sämmtliche während der Zeit vom 15. September bis 30. November nach Stuttgart aufgegebenen Wagenladungen von frischem Obst werden auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen. Hienach sind die nach Stuttgart bestimmten Obstwagen in der gedachten Zeit ausschliesslich auf den Nordbahnhof abzufertigen, insoweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif 2 [Rohstofftarif].) Mit Giltigkeit vom 20. August wurde im Ausnahmetarif 2 für Düngemittel pp. (Rohstofftarif) das Waarenverzeichniss unter 1 ergänzt, wie folgt: „3 Grubenholz, wie im Specialtarif III genannt". Die Ergänzung hat keine Giltigkeit im Verkehre mit der Mecklenburgischen Staatsbahn, der Priegnitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Anderweitige Stationsbenennungen.) Vom 1. October ab erhalten nachstehende Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Essen eine anderweite Benennung:

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung
Solingen Süd	Solingen
Bochum B. M.	Bochum Süd
Bochum Rh.	Bochum Nord
Bottrop K. M.	Bottrop Süd
Dortmund Rh.	Dortmund Süd
Essen B. M.	Essen (Hauptbahnhof)
Essen B. M. (Fil. Krupp)	Essen (Hauptbahnhof) Fil. Krupp
Essen Rh.	Essen Nord
Essen Rh. (Fil. Krupp)	Essen Nord Fil. Krupp
Langendreer B. M.	Langendreer Süd
Langendreer Rh.	Langendreer Nord
Osterfeld K. M.	Osterfeld Süd
Rellinghausen Rh.	Rellinghausen Nord
Schalke Rh.	Schalke Süd
Witten B. M.	Witten West
Witten Rh.	Witten Ost

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit, Theil II, vom 1. März 1897. (Neue Frachtsätze für Hamburg H.) Ab 16. August 1897 wurde die Station Hamburg H. in den Ausnahmetarif 1 für Eisen- und Stahlwaaren der Abtheilung a des bezeichneten Tarifes (Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 c
	Für 100 kg in Markpfennig	
Hamburg H.—Passau Donaulände	658	233
Hamburg H.—Regensburg Donaulände . .	580	209
Hamburg H.—Deggendorf Donaulände . .	640	230

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Im Güterverkehre zwischen der Haltestelle Friedrichsthal an der Localbahn Bayreuth-Warmensteinach und Bayreuth transit wird der Localbahnzuschlag in allen Tarifclassen aufgelassen.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag VII.) Zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr kommt am 1. September der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife

a) Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Altenhasungen, Blankenstein (Saale), Breitenbach, Ferna, Fürstenwald, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberelsungen, Obervellmar, Schkölen - Räpitz, Teistungen, Weimar bei Cassel, Wintzingerode, Worbis und Zierenberg der Directionsbezirke Cassel und Erfurt;
b) anderweite, grösstentheils ermässigte Entfernungen für eine grössere Anzahl früher aufgenommener Stationen und
c) anderweite Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn.

Die Entfernungen für die Stationen Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz erlangen erst Giltigkeit mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Plagwitz - Lindenau — Lützen, welche besonders veröffentlicht werden wird. Die vereinzelt eintretenden unerheblichen Frachterhöhungen treten erst am 16. October in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands - Güterverkehr. (Nachträge 1 zu den Tarifheften 1—4.) Am 15. August gelangten zu den Tarifheften Nr. 1—4 die Nachträge 1 zur Einführung, welche neben Ergänzungen und Aenderungen der Vorbestimmungen und der Ausnahmetarife directe Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Greifswald-Grimmener und der Lausitzer Eisenbahn einerseits und die Mecklenburgischen Verbandsbahnen andererseits enthalten. Ferner treten zahlreiche Ermässigungen der directen Frachtsätze mit Stationen der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde-Flensburger und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn in Kraft. Ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen die directen Frachtsätze zwischen den Stationen Ostritz, Hirschfelde und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Ottendorf und Pansdorf der Eutin-Lübecker Eisenbahn, sowie den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn andererseits. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die Nachträge erst vom 1. October 1897 ab. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. (Nachtrag III zum Tarife für die Beförderung lebender Thiere.) Am 27. August gelangte der Nachtrag III zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im obenbezeichneten Verbande zur Einführung. Er enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen und Tarifsätze für in den Verband neu aufgenommene dänische Stationen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verband. (Nachtrag II.) Am 27. August gelangte zum Tarife für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag II zur Einführung. Durch ihn wird unter Anderem die Station Wilhelmsburg mit den für Hamburg H. giltigen Frachtsätzen in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Neue Frachtsätze.) Mit Wirksamkeit vom 20. August 1897 wurden für die Stationsverbindung Rosenberg—Klingenthal Frachtsätze für den Classengüterverkehr — Seite 21 des Nachtrages XIII — wie folgt, eingeführt:

Kilometer	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark									
	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen						Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II
		Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				
				A¹	B	A²	I	II	III	
184	4·58	2·18	1·72	1·40	1·23	1·07	0·98	0·79	0·54	2·09

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1579	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Marklissa, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der in dem Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. November 1896 enthaltenen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. November 1896	Bestehen keine	10.000 kg Mark		Im Kartirungswege		
				Brüx						61·0				
				Dux						59·5				
				Franz Josef-Stollen						58·0				
				Holtschitz-Seestadtl						62·0				
				Karbitz						54·5				
				Komotau						66·0				
				Mariaschein						55·5				
				Schönfeld						53·5				
				Schwaz-Kuttowitz						59·5				
				Teplitz						57·0				
				Triebschitz						61·5				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt						52·5				
				Ullersdorf						58·0				
				Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen										
				Bilin						61·0				
				Bruch						61·0				
				Brüx						61·0				
				Dux-Ladowitz						60·0				
				Dux-Liptitz						60·0				
				Eisenberg						64·0				
				Komotau						66·0				
				Kosten						57·0				
				Littitz						90·0				
				Nürschan						91·0				
				Oberleutensdorf						63·0				
				Osseg, Osseg II						60·0				
				Osseg-Riesenberg						63·0				
				Teplitz-Waldthor						57·0				
				Trupschitz						69·0				
				Wiesa-Oberleutensdorf						61·0				
				Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft										
				Aussig						49·2				
				Stationen der Oesterr. Nordwestbahn										
				Aussig						49·2				
				Gross-Priesen						47·0				
				und umgekehrt										
1580	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Glasflaschen der Position G—20 der Güterclassification	Neusattl	Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	75·6 kr. = 151·2 h		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1581	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malzkeime, sowie Trebern (Malztrebern), nasse und getrocknete	Zeltweg (k.k.St.B.) / Laibach (k.k.St.B. und S.B.) (oder umgekehrt)	a) Dietmannsdorf b) Memmingen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Aufladen ist Sache der Parteien	Vom 5. September 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband, Ausnahmetarif Nr. 35	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 1·38 Mark / ad a) 1·86 Mark ad b) 1·33 Mark / ad b) — Mark		Im Kartirungswege		
1582	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sand (Nomenclatur des Ausnahmetarifes 40 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Seybothenreuth, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Nürschan Pilsen Plan Stankau Stupno-Břas Tachau Taus Nürschan Pilsen Plan Stankau Stupno-Břas Tachau Taus	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung I Mark 0·59 0·53 0·38 0·56 0·59 0·53 0·48 Abtheilung II Mark 0·45 0·42 0·30 0·48 0·45 0·47 0·44		Im Kartirungswege		
1583	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Glas der Position G—14 der Güterclassification. Tarif Theil I für die österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Stankau k.k.St.B.	Verrechnungsstelle: Wien Erdbergerlände	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	51·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1584	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Rohzucker und Bleizucker) der Pos. Z—8 des Tarifes Theil I	Opočno	Sopron (S.B. und R.Oe.E.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	213 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1585	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Kalk, gebrannt, der Pos. K—2, b) Dungkalk der Pos. D—15 der allgemeinen Güterclassification	Setzdorf	Stationen der St.E.G.: Brandeis a/A. Cerekvic-B.-Hruschau Chotzen Hohenmauth Leitomischl Pardubitz Wildenschwert Zámrsk Stationen der Oe.N.W.B.: Pardubitz Wildenschwert	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 70 65 89 84 72 67 83 77 96 90 87 77 60 56 76 71 87 77 60 56		Im Kartirungswege		
1586	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Džbell-Jessenetz (via Triebitz)	Raitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	83 Heller		Im Kartirungswege		
1587	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Dombrau oder Karwin	Acs Vulka-Pordány	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Die Sendungen müssen für die Zuckerfabriken in Acs, resp. Czinfalva oder Felszerfalva bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für den Kohlentransport bestehenden Tarifbestimmungen massgebend	Vom 3. September 1897 auf ein Jahr	Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft 3	Heller 123 137	Heller 112 122	Heller 11 15	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, amtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende December 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1588	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Feldbahnbestandtheile, als: Schienenjoche, Drehscheiben, Weichen, Feldbahnwagen und dergleichen	Prag Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B. Freiheit-Johannisbad	Freiheit-Johannisbad Prag Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1888	Verschieden	Verschieden	50 pCt. von den officiellen Frachtsätzen; als Minimal-Einheitssatz muss ein Frachtsatz von 0·1 kr. per 100 kg und 1 km resultiren	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Trautenau oder eine andere öffentliche Behörde beim Transporte nach Freiheit-Johannisbad als Empfänger und beim Rücktransporte als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	
1589	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Rohzucker der Pos. Z-11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Przeworsk	Wien (Nord- und Staatsbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	394 Heller	255 Heller	139 Heller	Im Kartirungswege		
1590	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blau- und Grünöl, Mineralschmieröle und schwere Benzinrückstände	Floridsdorf	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B. Triest-St. Andrea S. Sabba Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der bezüglichen Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren zur Verwendung gebrachter Reservoirwagen obliegt den Aufgebern, bezw. Empfängern	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	228 228 232 236 231 Heller incl. Manipulationsgebühr und Steuer		Im Kartirungswege		
1591	Südbahn-Gesellschaft		Die sub fortlaufender Nummer 140 und 143 des ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife der Südbahn-Gesellschaft enthaltenen Begünstigungen für Steine der Pos. S-57, bezw. Steine und Steinhauerwaaren der Pos. S-59 des Tarif-Theiles I, gelangen mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis zu dem Zeitpunkte der Ausserkraftsetzung des erwähnten Anhanges unter den gleichen Bedingungen und hinsichtlich der Begünstigung sub fortlaufender Nummer 143 c unter Berücksichtigung einer Minimalgebühr von 8 Hellern per 100 kg auch für **Steine der Pos. S-58** des Tarif-Theiles I zur Anwendung, sofern sich für diese die normale Frachtberechnung nicht billiger stellt. Die sub fortlaufender Nummer 143 c des genannten Anhanges enthaltene Begünstigung wird nach Ablauf einer vom Tage der gegenwärtigen Verlautbarung an zu rechnenden sechswöchentlichen Frist bis auf Widerruf, längstens aber bis zu dem Zeitpunkte der Ausserkraftsetzung des erwähnten Anhanges, für Steine und Steinhauerwaaren der Pos. S-57 und 59 nur unter Berücksichtigung einer **Minimalgebühr von 8 Hellern per 100 kg** zur Anwendung gebracht.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
71	Nr. 150 vom 31. December 1896	2759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den in der nebengenannten Publication (untere Hälfte) genannten Relationen		Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 ist in der unteren Hälfte der nebengenannten Publication (1 Colonne von links) zwischen „Tarnopol" und „Brody" einzusetzen: „Podwołoczyska"	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
33	Nr. 94 vom 14. August 1897	1487	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen	Mauer- und Dachziegel etc.	Attnang-Puchheim und Vöcklabruck, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bad Reichenhall, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Freilassing, Hammerau, Piding, Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Am 15. October 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
69	Nr. 25 vom 2. März 1897	656	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Heufeld, Station der Bayerischen Staatseisenbahnen	M.-Ostrau und Schönbrunn, Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	In der 6. Rubrik hat die Bestimmung unter b) richtig, wie folgt, zu lauten: b) Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 t von einem Versender innerhalb der in der 7. Rubrik festgesetzten Zeit	
70	Nr. 97 vom 21. August 1897	1522	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Krystallisirte Soda, Glaubersalz (Pos. S—24 der Güterclassification)	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Schreckenstein	Wien St.E.G., „ K.F.N.B., „ Oe.N.W.B. } loco und transit	Soll richtig heissen: Krystallisirte Soda, Glaubersalz (Pos. G—24 der Güterclassification)	

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103. Wien, 4. September 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1897, Z. 9755/IV, an alle Staatsbahn-Directionen betreffend die Ertheilung des Bau- und Benützungsconsenses zu Fortsetzungen und Erweiterungen bestehender Schleppbahnen.

Die mit Erlass vom 24. Juli 1896, Z. 686/IV, herausgegebenen Directiven für die Geschäftsführung bei den k. k. Staatsbahn-Directionen ab 1. August 1896 rücksichtlich des Bahnerhaltungsdienstes werden in Hinsicht der Behandlung von Schleppbahnanlagen dahin abgeändert, dass bei Fortsetzungen und Erweiterungen bestehender Schleppbahnen an dem Grundsatze festzuhalten ist, dass der Bau- und Benützungsconsens hiefür in die Competenz jener Behörde fällt, welche den Bauconsens für die ursprüngliche Anlage ertheilt hat.

Die Textirung der in den angezogenen Directiven unter I c) auf Seite 26 angeführten Bestimmung hat nunmehr zu lauten: „Zu Fortsetzungen und Erweiterungen bestehender Schleppbahnen ertheilt den Bau- und Benützungsconsens jene Behörde, welche den Bauconsens für die ursprüngliche Anlage ertheilt hat."

Wien, am 21. August 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von der ehemaligen Nussdorfer Linie in Wien nach Grinzing und von da bis „Am Himmel".

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Saliger in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der ehemaligen Nussdorfer Linie in Wien durch die Grinzinger Allee nach Grinzing und von da bis „Am Himmel" führende Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. August 1897. Z. 11.933/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Bubenč nach Rostok.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Franz Křižík, Ingenieur in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, als Fortsetzungslinie der bestehenden elektrischen Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag zum Lustschlosse in Bubenč gedachte Kleinbahn von Bubenč nach Rostok im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. August 1897. Z. 11.169/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Die Bergbehörde ist berechtigt und verpflichtet, kraft der ihr zustehenden Oberaufsicht über den Bergbaubetrieb die ihr nach dem Gutachten von Bergbau-Sachverständigen und zufolge ihrer eigenen Einsicht als Fachbehörde zur Hintanhaltung der gefährlichen Wirkungen des Bergbaubetriebes zweckmässig dünkenden Massnahmen zu treffen.

2. Das Bergwerkseigenthum als das Eigenthumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung vorkommenden vorbehaltenen Mineralien ist vom Grundeigenthume vollständig losgelöst.

3. Die Kosten für angeordnete fortgesetzte Beobachtungen der Wirkungen des Bergbaubetriebes hat der Bergbauunternehmer zu tragen.

Der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft in Wien waren mit Entscheidung der k. k. Berghauptmannschaft in Klagenfurt vom 12. Juli 1894, Z. 1893, Beschränkungen des Bergmühlenbetriebes beim Bergbaue in Oistro, dann die Tragung der Kosten für die weiteren als nothwendig erachteten Terrainbeobachtungen auferlegt worden.

Die genannte Gesellschaft brachte hierüber die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe ein und bestritt darin die Zulässigkeit der mit der angefochtenen Entscheidung angeordneten Beschränkungen wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens und vom Rechtsstandpunkte aus.

Die Mangelhaftigkeit des Verfahrens wurde damit begründet, dass das der Entscheidung zugrunde liegende Gutachten der montanistischen Sachverständigen mangelhaft und mit sich selbst im Widerspruche sei, dann dass Erhebungen über die Gefährdung anderer Realitäten als der den einschreitenden Grundbesitzern gehörigen nicht gepflogen, dass gleichwohl aber in der angefochtenen Entscheidung die Anordnungen als im Interesse der Sicherheit des ganzen Ortes Oistro, somit auch aus öffentlichen Rücksichten getroffen bezeichnet worden seien.

Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde mit folgender Motivirung als unbegründet ab:

Beide Einwendungen sind nicht zutreffend. Zwar lässt das dem Erhebungsprotokolle vom 1. Juli 1893 beigeschlossene Gutachten der montanistischen Sachverständigen entnehmen, dass das ganze Terrain, auf welchem sich die Ortschaft Oistro befindet, in Folge seiner geologischen Verhältnisse zur Zerklüftung und zu Rutschungen neige. Ferner haben die Sachverständigen erklärt, dass es bei Rutschungen sehr schwer sei, sich ein Urtheil über die Hauptursachen derselben zu bilden. Sie haben aber ganz bestimmt erklärt, dass in dem vorliegenden Falle östlich und südöstlich von Oistro (und zwar diesseits einer in die Karte eingezeichneten Linie $\alpha - \beta$) unzweifelhaft die Hauptursache der Entstehung und Fortbildung der Erdspalten, des Absitzens, der Bergbaubetrieb und zwar in erster Linie der vieljährige Bergmühlenbetrieb gewesen sei. Ferner haben die Sachverständigen der Ansicht Ausdruck gegeben, dass auch über die bezeichnete Linie hinaus gegen das Dorf Oistro hin dasselbe Moment an der Zerstörung mitgewirkt haben mag, dass sich aber nicht bestimmen lasse, ob der Ruin der Ortschaft mehr den natürlichen Verhältnissen oder dem Bergbaubetriebe zuzuschreiben sei. Aus diesem Gutachten geht klar hervor, dass die Sachverständigen die Rutschungen und Zerklüftungen des Terrains auf das Zusammenwirken der geologischen Verhältnisse und der Folgen des Bergbaubetriebes zurückführen, den Einfluss des letzteren aber wenigstens bis zu einem gewissen Grade als unzweifelhaft annehmen. Demnach stellt sich das Gutachten weder als mangelhaft noch mit sich selbst im Widerspruche stehend dar.

Aus dem Gutachten geht aber auch weiters hervor, dass die Sachverständigen, wenn sie die Erhebung der eingetretenen Beschädigungen auch nur auf einzelne Objecte beschränkt haben, so doch ihrem Gutachten die über die Terrain- und geologischen Verhältnisse im Ganzen gemachten Wahrnehmungen und Beobachtungen zugrunde gelegt haben, und dass sie daher vollkommen berechtigt waren, daraus die ihnen durch Empirie und Wissenschaft gegeben scheinenden Schlüsse hinsichtlich der möglichen Einwirkungen des Bergbau- und speciell des Bergmühlenbetriebes auf die Sicherheit der Ortschaft Oistro zu ziehen.

Die Bergbehörde aber war berechtigt und verpflichtet, kraft der ihr zustehenden Oberaufsicht über den Bergbaubetrieb die ihr in Folge des Gutachtens der Sachverständigen und kraft ihrer eigenen Einsicht als Fachbehörde zur Hintanhaltung der gefährlichen Wirkungen des Bergbaubetriebes zweckmässig dünkenden Massregeln zu treffen.

Es kann daher die Einwendung der Mangelhaftigkeit des Verfahrens auch in der zweiten Richtung nicht als begründet angesehen werden.

Vom Rechtsstandpunkte aus behauptet die Beschwerde, die Einschränkung ihres Bergbaubetriebes sei mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 131 allgem. Berggesetz, dann aber weiters aus dem Grunde nicht gerechtfertigt, weil die Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft Eigenthümerin des Bergbaues und der darüber befindlichen Grundparcellen sei, daher ihre Befugnisse nicht nach den Normen des Berggesetzes, sondern nach jenen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen seien. (§§ 362, 364, 1305.)

Diese Argumentation ist vollkommnn unhaltbar. Gemäss § 3 des allgem. Berggesetzes sind gewisse auf ihren natürlichen Lagerstätten vorkommende Mineralien, darunter alle Arten von Stein- und Braunkohlen, der ausschliesslichen Verfügung des Allerhöchsten Landesfürsten vorbehalten, und im § 1 bestimmt das Berggesetz die Bedingungen, unter denen die vorbehaltenen Mineralien aufgesucht und gewonnen werden dürfen, und die mit dem Bergbaubetriebe besonders verbundenen Berechtigungen und Verpflichtungen. Hieraus folgt, dass das Bergwerkseigenthum als das Eigenthumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung (§ 40 allgem. Berggesetz) vorkommenden vorbehaltenen Mineralien vom Grundeigenthume vollkommen losgelöst ist.

Ein Ausfluss dieses dem allgemeinen Berggesetze zugrunde liegenden Principes ist es, dass gemäss § 14 des allgem. Berggesetzes auch der Grundbesitzer, welcher auf seinem Grunde eine Schürfung beabsichtigt, hiezu der Bewilligung der Bergbehörde bedarf, und dass gemäss § 40 des allgemeinen Berggesetzes derjenige, welcher das Eigenthumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung vorkommenden vorbehaltenen Mineralien erwerben will, ausnahmslos, also auch wenn er selbst der Eigenthümer des Grundes ist, unter oder auf welchem die Mineralien abgelagert sind, bei der Bergbehörde um die Verleihung anzusuchen hat. Es folgt aus dem erwähnten Principe aber auch weiters, dass die Ausübung des Bergbaurechtes nur nach Massgabe der Bestimmungen des allgemeinen Berggesetzes statthaft ist, selbst wenn das Grundeigenthum und das Bergwerks-

eigenthum innerhalb bestimmter räumlicher Grenzen in einer und derselben Hand vereinigt sind.

Nun berechtigt die Bergwerksverleihung den Belehnten gemäss § 131 lit. a) des allgemeinen Berggesetzes allerdings, innerhalb seines Feldes zum weiteren Aufschlusse der Minerallagerstätten und zum Abbaue der Mineralien innerhalb seines Feldes alle Arten von Gruben- und Tagbauen, also auch die zur Versatzgewinnung nothwendigen Bergmühlen — soweit nicht die Bestimmungen der §§ 124 bis 127 des allgem. Berggesetzes entgegenstehen — zu betreiben. Allein nach Vorschrift des § 170 lit. a) des allgemeinen Berggesetzes muss jeder unternommene Tag- oder Grubenbau gegen jede Gefahr für Personen und Eigenthum möglichst gesichert sein.

Wenn die Beschwerde einwendet, dass die Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft nachträglich im Zuge des Verfahrens die meisten der bedrohten Realitäten in ihr Eigenthum erworben habe, so vermag dies an dem Rechte und der Pflicht der Behörden, gemäss §§ 170 lit. a, 173 und 222 des allgem. Berggesetzes Sicherheitsmassregeln gegen die Wirkungen des in Rede stehenden Bergbaubetriebes anzuordnen, umsoweniger etwas zu ändern, als es sich um die Sicherung nicht blos des Eigenthums der Gesellschaft, sondern insbesondere auch um die Sicherheit der Personen handelt.

Endlich verwahrt sich die beschwerdeführende Gesellschaft gegen die Auflastung der Kosten der Terrainbeobachtungen, weil das über Einschreiten der drei Insassen von Oistro eingeleitete Verfahren längst abgeschlossen sei und der Aufwand der Terrainbeobachtungen im Interesse der betreffenden Grundbesitzer gemacht werden solle. Diesbezüglich muss der Anschauung der Berghauptmannschaft beigepflichtet werden, dass nicht erst durch diese Beobachtungen constatirt werden soll, ob und inwieweit der Bergbaubetrieb an der Rutschung die Schuld trägt, was schon durch das Gutachten der Sachverständigen festgestellt worden ist, sondern dass die Beobachtungen zu dem Zwecke angeordnet wurden, um bei der zu gewärtigenden Fortsetzung der Rutschung weitere Sicherheitsmassregeln noch rechtzeitig treffen zu können.

Sonach bieten diese Beobachtungen einerseits eine Fortsetzung des noch nicht völlig abgeschlossenen Verfahrens, andererseits ein Mittel zur rechtzeitigen Abstellung sicherheitswidriger, durch den Bergbaubetrieb in grösserem oder geringerem Masse verschuldeter Zustände im Sinne des § 173 des allgem. Berggesetzes, und sind daher die Kosten derselben, wie überhaupt die Kosten des Verfahrens von der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft als Eigenthümerin des Bergbaues zu tragen.

(Erkenntniss vom 28. März 1895, Z. 1616; — conform Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 403.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Verbindungsbahn. (Detailproject für die stadtseitige Bahnmauer von km 5·1408 bis km 5·3527.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. niederösterreichischen Statthalterei in Wien vom 15. August 1897, Z. 66.064, über das Ergebniss der bezüglich des Detailprojectes für die stadtseitige Bahnmauer von km 5·1408 bis km 5·3527 der Wiener Verbindungsbahn mit den Rampen zur hinteren Zollamtsstrasse und oberen Viaductgasse am 23. Juni durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung — wonach auf Grund des Commissionsergebnisses der Bauconsens für die geplanten Herstellungen ex commissione sich ergeben hat — zur Kenntniss genommen und dem Commissionsbeschlusse rücksichtlich der von den Eigenthümern der Häuser O.-N. 13 und 13 a, August und Johann Budischowsky, abgegebenen Erklärung zugestimmt. [E.-M.-Z. 40, B.-D.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Project für die Herstellung eines Seitencanals im Bereiche der Eisenbahn-Grundparcelle K. Z. 519 in Prag VII.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegte Project für die Seitens der Firma Carl Nobak & Comp. Nachfolger, Eisengiesserei in Bubna bei Prag, projectirte Herstellung eines Seitencanals im Bereiche der Eisenbahn-Grundparcelle K. Z. 519 in Prag VII. als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.361/IV.]

Projectirte Localbahn Stankau-Ronsperg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionswerbern vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Stankau-Ronsberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 10.350/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Locomotivremise in der Station Auperschin) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Detailproject für eine Locomotivremise in der Station Auperschin der Localbahn Teplitz-Reichenberg wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.533/I.]

Kleinbahn zum Rennplatze in Kottingbrunn. (Hochbauprojecte.) Die von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Pläne für die an der projectirten Kleinbahn zum Rennplatze in Kottingbrunn auszuführenden Hochbauobjecte wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.767/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Stationsnamen-Aenderungen.) Vom 1. October an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Amstetten gelegenen Station Pressbaum in „Tullnerbach-Pressbaum" und diejenige der in derselben Strecke gelegenen Haltestelle Tullnerbach in „Unter-Tullnerbach" abgeändert. [E.-M.-Z. 13.550/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die 24·97 km lange vollspurige Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf—Jüterbog im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den allgemeinen Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Schiessplatz Cummersdorf (bestehende Station), Schönefeld (Haltestelle 3·48 km), Jänickendorf (Haltestelle 10·42 km), Kolzenburg (Haltestelle 14·48 km), Werder-Zinna (Haltestelle 19·09 km) und Jüterbog Militärbahnhof (Station 24·97 km); die Haltestellen Kolzenburg und Werder-Zinna wurden vorläufig nicht eröffnet; die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50, Nr. XXXV a, der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände findet nur auf der Station Jüterbog statt; der kleinste Bogenhalbmesser auf dieser Theilstrecke beträgt 400 m, als grösster Radstand ist zulässig 7 m, als grösster Raddruck 7 t. Die 37·31 km lange Neubau-

strecke Zeitz—Camburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, von welcher die Theilstrecke Zeitz—Groitzschen bereits am 1. April für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet wurde, in ihrer ganzen Ausdehnung für den öffentlichen Verkehr; von den an dieser Strecke gelegenen Verkehrsstellen wurden jedoch nur die Haltestellen Groitzschen, Schkölen und Molau, und zwar für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, Schkölen ausserdem noch für die Abfertigung von Fahrzeugen und der Haltepunkt Walda (Rgbz. Merseburg) für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet; die Abfertigung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen; die übrigen an der Strecke Zeitz—Camburg gelegenen Verkehrsstellen Droyssig, Weickelsdorf, Osterfeld (Rgbz. Merseburg) und Cauerwitz wurden bis auf Weiteres dem Betriebe nicht übergeben. Ferner die 1·7 km lange, als Nebenbahn betriebene Neubaustrecke Crampas-Sassnitz—Sassnitz Hafen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin mit der Station III. Cl. Sassnitz Hafen für die Abfertigung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und Gütern, für Leichen, Fahrzeuge und Güter vorläufig jedoch nur insoweit, als dieselben seewärts aus- oder eingehen; diese Strecke ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben und schliesst in Crampas-Sassnitz an die Strecke Bergen—Crampas-Sassnitz an; der zulässige grösste Radstand beträgt 5 m, der Raddruck 7000 kg; bei Verladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 220 m auf 0·73 km, die grösste Steigung 1 : 37 auf 1·40 km. Am 11. Mai die 26·12 km lange Kleinbahn Stöven-Stolzenburger Glashütte der Actiengesellschaft Randower Kleinbahn für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Stöven (Anschlussstation an die kgl. Preuss. Staatseisenbahnen, Bezirk Stettin), Stöven Dorf (0·97 km), Neuenkirchen, Kreis Randow (3·75 km), Wamlitz (5·43 km), Marienthal, Kreis Randow (6·33 km), Daber, Kreis Randow (10·25 km), Boeck (13·55 km). Nassenheide-Ziegelei (15·38 km), Nassenheide, Kreis Randow (17·31 km), Stolzenburg (20·26 km), Lenzen, Kreis Randow (22·54 km) und Stolzenburger Glashütte (26·12 km); die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; Stückgüter werden in Stöven Dorf nicht angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes dieser Kleinbahn ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. in Stettin übertragen; die Haftpflicht für den Uebergang fremder Wagen hat die kgl. Eisenbahn-Direction in Stettin im Sinne des § 1 (3) des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen. Am 15. Mai die 22·371 km lange Nebenbahnstrecke Hermeskeil—Türkismühle im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für den öffentlichen Verkehr mit der Haltestelle Bierfeld (6·599 km ab Hermeskeil), der Station Nonnweiler (8·604 km), der Haltestellen Otzenhausen (11·828 km) und Soetern (16·823 km); sämmtliche Verkehrsstellen sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, sowie von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet; dagegen ist die Abfertigung von Fahrzeugen bei allen Verkehrsstellen ausgeschlossen; Sprengstoffe können von allen Verkehrsstellen, mit Ausnahme von Otzenhausen, abgefertigt werden; die Strecke Hermeskeil—Türkismühle verbindet die Linien Trier—Hermeskeil und Bingerbrück—Neunkirchen—Saarbrücken. Die 17·383 km lange Theilstrecke Wemmetsweiler—Lebach der Neubaustrecke Wemmetsweiler—Hermeskeil im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für den öffentlichen Verkehr mit den Verkehrsstellen Illingen (Station 3·106 km ab Wemmetsweiler), Wustweiler (Haltepunkt 5·927 km), Dirmingen (Haltestelle 8·823 km), Hölz (Holzverladestelle 11·623 km), Eppelborn (Haltestelle 12·636 km), Bubach (Haltepunkt 14·228 km) und Lebach (Station 17·383 km); die Haltestellen Dirmingen und Eppelborn, sowie die Stationen Illingen und Lebach sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, sowie von Leichen und lebenden Thieren, die Haltepunkte Bubach und Wustweiler lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet; die Abfertigung von Fahrzeugen ist bei allen Verkehrsstellen, mit Ausnahme bei den Stationen Illingen und Lebach, ausgeschlossen, dagegen kann die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bei allen Verkehrsstellen, mit Ausnahme der Station Illingen, erfolgen; die Holzverladestelle Hölz ist nur für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen eingerichtet. Ferner die 18·268 km lange Theilstrecke Oldesloe—Sirksrade der Neubaulinie Hagenow—Oldesloe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona mit den Haltestellen Treuholz, Kastorf und Sirksrade für den Güterverkehr in Wagenladungen; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind diese Haltestellen nicht geeignet; auch können daselbst Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten weder ent- noch beladen werden; der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke ist unbeschränkt, der grösste Raddruck beträgt 7 t, der kleinste Bogenhalbmesser 500 m; bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Am 17. Mai die 18·75 km lange Nebenbahnstrecke Osthofen—Gau-Odernheim im Bezirke der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz mit den Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürckheim und Monzernheim, sowie mit dem Haltepunkte Frettenheim für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, ferner für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

b) In Bayern: Am 1. Mai die 12·63 km lange Theilstrecke Mühldorf—Altötting der 28·94 km langen Localbahn Mühldorf-Burghausen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Mühldorf (Anschlussstation), Mühldorf-Ehring (Halteplatz 3·60 km), Tüssling (Haltestelle 7·22 km) und Altötting (Haltestelle 12·63 km); für die Güterabfertigung sind die Haltestellen Tüssling und Altötting eingerichtet, während auf dem Halteplatze Mühldorf-Ehring, welcher vorzugsweise dem Personenverkehre zu dienen hat, nur Expressgüter bis zum Stückgewichte von 200 kg und Kleinvieh in Einzelsendungen während des Zugsaufenthaltes durch Vermittlung des Zugsführers zur Aufgabe gelangen können; die unmittelbare Leitung des Betriebes der Theilstrecke Mühldorf—Altötting wurde vorläufig der Station Mühldorf übertragen. Ferner am 29. Mai die 12·2 km lange Localbahn Bad Aibling—Feilenbach mit den Abfertigungsstellen Willing, Berbling, Dettendorf, Au b. Aibling, Lippertskirchen und Feilenbach für den allgemeinen Verkehr mit Ausnahme von Expressgut und Fahrzeugen; Sendungen nach den Abfertigungsstellen dieser Localbahn werden mit directen Frachtbriefen angenommen, und erfolgt die Frachtberechnung bis und ab Bad Aibling, woselbst die Umkartirung stattfindet; Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast pro Achse oder mit einem grösseren festen Radstande als von 4·5 m können auf diese Localbahn nicht übergehen; dieselbe schliesst in Bad Aibling an die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen an, ist normalspurig und wird elektrisch betrieben; die Localbahn Bad Aibling-Feilenbach befindet sich im Besitze und Betriebe der Actiengesellschaft Elektricitätswerke vorm. O. L. Kummer & Cie. in Dresden, die Direction ist dem Generalvertreter dieser Firma in München übertragen.

c) In Sachsen: Am 1. Mai die 12·1 km lange, schmalspurige Nebeneisenbahn Kohlmühle-Hohnstein bei Schandau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit der Haltestelle Kohlmühle (Anschlussstation an die Linie Bautzen—Schandau), den Haltestellen Lohsdorf, Unterehrenberg und Oberehrenberg, sowie mit dem Endbahnhofe Hohnstein bei Schandau für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; in Kohlmühle, welches zur Haltestelle erhoben worden ist, und in Hohnstein bei Schandau, woselbst sich der Sitz des Bahnverwalters befindet, ist voller Verkehr, auf den übrigen Verkehrsstellen dagegen Personen- und beschränkter Güterverkehr.

d) In Württemberg: Am 1. Mai die 2·62 km lange Verbindungsbahn von Untertürkheim (Güterbahnhof) nach der Remsbahn Cannstadt-Waiblingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die Haltestelle Mosigkau an der Bahnstrecke Dessau—Cöthen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. auch für den Wagenladungsgüter- und Viehverkehr; Fahrzeuge, Sprengstoffe, sowie Kleinvieh in mehrbödigen Wagen bleiben von der Beförderung ausgeschlossen; der Haltepunkt Priständlich zwischen den Stationen Düben und Laussig im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Personenverkehr; eine Abfertigung von Reisegepäck findet auf diesem Haltepunkte nicht statt, und wird daselbst zur Beförderung angenommenes Gepäck nachträglich behandelt; die Haltestelle Wünsdorf zwischen den Stationen Zossen und Neuhof (Kreis Teltow) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen; die Ladestelle Heiligensee zwischen den Stationen Schulzendorf und Hennigsdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt

Elbergen zwischen den Stationen Lingen und Leschede im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster i. W. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr; die Anschlussstelle Schlaverie bei der Station Neunkirchen (Saar) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken als selbstständige Gütertarifstation mit der Abfertigungsbefugniss bezüglich der von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen; der Haltepunkt Brock-Ostbevern zwischen den Stationen Westbevern und Kattenvenne im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster i. W. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr; die Haltestelle Bandau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren; Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie Leichen und Fahrzeuge sind im Verkehre von und nach dieser Haltestelle bis auf Weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Hartha zwischen den Stationen Camenz und Wartha im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Rüstern zwischen den Stationen Liegnitz und Vorderheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der Haltepunkt Ebersstrasse zwischen den Stationen Schöneberg und Wilmersdorf-Friedenau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr; die Stationen Simmatzig, Ziezeneff, Redel, Lutzig und Polzin der Nebenbahn Schivelbein-Polzin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eingerichtet waren, auch für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen und Stückgut; eine Abfertigung von Fahrzeugen findet nur im Verkehre mit der Station Polzin statt; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen; der Haltepunkt Weidenhof zwischen den Stationen Oswitz und Schebitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Cunau zwischen den Stationen Hansdorf und Halbau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; die neuen Bahnhofsanlagen in Harburg H. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover unter Schliessung des bisherigen Bahnhofes Harburg H. für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Eilgut, Leichen und Fahrzeugen; die Personen- und Güterhaltestelle Zwötzen Pr. St. E. zwischen den Stationen Gera Pr. St. E. und Wolfsgefärth im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt vorläufig für den Personenverkehr; ferner der Haltepunkt Kranowitz H. P. zwischen den Haltestellen Kranowitz und Kuchelna im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personen- und Gepäckverkehr; am 15. Mai die Haltestelle Stöven zwischen den Stationen Stettin und Grambow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgut, Wagenladungen, Leichen und Vieh; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 17. Mai die Haltestelle Spay an der Strecke Bingerbrück—Coblenz im Bezirke der kgl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz für die Annahme und Ablieferung von Eil- und Frachtstückgütern im Höchstgewichte von 150 kg; am 20. Mai die Station Ober-Widdersheim an der Strecke Hungen-Nidda im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. auch für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von Leichen und lebenden Thieren; die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

b) In Baden: Am 1. Mai die Station Welschingen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen.

c) In Sachsen: Am 1. Mai der Haltepunkt Dittersbach bei Frankenberg zwischen den Stationen Heinichen und Frankenberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr.

d) In Württemberg: Am 6. Mai der Haltepunkt Fischingen zwischen den Stationen Neckarhausen und Sulz der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange.

e) In Bayern: Am 1. Mai die Bahnstationen V. Classe Kersbach (zwischen Baiersdorf und Forchheim), Bettmannsäge (zwischen Regen und Zwiesel) und Schwenningen (zwischen Tapfheim und Blindheim) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh; ferner der Halteplatz Wullenstetten zwischen Senden und Witzighausen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen; am 12. Mai die Bahnstation Diedorf an der Strecke Augsburg—Ulm der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den vollständigen Güterdienst.

f) In Mecklenburg: Am 1. Mai der Haltepunkt Subsin-Liessow zwischen den Stationen Laage und Plaaz der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für den Personenverkehr.

g) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai der Haltepunkt Bartenheim an der Bahnstrecke Mülhausen—Basel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher dem Personen-, Gepäck-, Express- und Eilstückgutverkehre diente, auch für den Frachtstückgutverkehr.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Zur Vermeidung von Verwechslungen hat die Endstation der Strecke Triptis—Blankenstein der kgl. Eisenbahndirection Erfurt die Bezeichnung Blankenstein (Saale) erhalten.

— (Feststellung von Verlust und Beschädigung beförderter Güter.) Auf Anregung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hat die kgl. Eisenbahndirection zu Berlin nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bezüglich der Feststellung von Verlust und Beschädigung des beförderten Gutes — § 71 der Verkehrsordnung — für ihren Bezirk angeordnet, dass auf Verlangen der Empfänger von den Güterabfertigungsstellen in allen Verlust-, Hinderungs- und Beschädigungsfällen bei Wagenladungen, die von den Adressaten selbst entladen werden, der Schaden festgestellt und eine entsprechende Bescheinigung ausgestellt wird. Hieher gehören auch diejenigen Fälle, bei denen mit der Entladung des betreffenden Wagens ohne Beisein eines Angestellten der Bahn begonnen und die Beschädigung vor Eintreffen desselben ermittelt wird. Bei den grösseren Güterabfertigungsstellen werden die Namen derjenigen Beamten und ihrer Vertreter, welche zur Vornahme der erwähnten Feststellungen und zur Ausstellung der Bescheinigungen bestimmt sind, durch Aushang an geeigneter Stelle bekannt gemacht werden.

Sachsen. (Beschlüsse des Landeseisenbahnrathes.) Der am 1. Juli zusammengetretene Eisenbahnrath erklärte sich in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der ständigen Tarifcommission mit der Detarifirung von Lumpen, sowie von Häuten und Fellen einverstanden und sprach sich — gleichfalls in Uebereinstimmung mit den Commissionsbeschlüssen — gegen die Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten, sowie von Magerkäse in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter aus.

In Betreff der in der letzten Sitzung der Tarifcommission behandelten Frage wegen Herabsetzung der Fracht für feuchten Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) vermochte der Eisenbahnrath dem zustimmenden Beschlusse der Commission sich nicht anzuschliessen, sondern sprach sich gegen diese Ermässigung aus, indem er davon ausging, dass diese Massnahme eine wesentliche Verschiebung der gegenwärtigen Absatzverhältnisse zur Folge haben und unter Umständen geeignet sein würde, der schon jetzt unter ungünstigen Verhältnissen arbeitenden mitteldeutschen Holzstoffindustrie eine weitere empfindliche Schädigung zuzufügen.

Die Aufnahme von Quark in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter wurde — gleichfalls in Abweichung von den Beschlüssen der Tarifcommission — unter Hinweis darauf befürwortet, dass es sich hier um ein ebenso wichtiges als wohlfeiles Nebenproduct des Molkereibetriebes handle, welches als Nahrungsmittel gerade für die ärmeren Bevölkerungsclassen eine hervorragende Rolle spiele.

Die Versetzung von Rohspiritus in den Specialtarif I wurde im Hinblick auf die diesfalls zu erwartende Verschiebung in den Fabrikationsverhältnissen der Spritbranche nicht befürwortet, ebenso wenig ein Bedürfniss anerkannt für die Erstellung von Ausnahmetarifen für Rohspiritus vom Osten nach Mitteldeutschland.

— (Fahrgeldermässigung im Binnenverkehre.) Mit dem 1. Juli sind im sächsischen Binnenverkehre Fahrgeldermässigungen in Kraft getreten in der Weise, dass für Entfernungen bis einschliesslich 20 Tarifkilometer die Preise der einfachen Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge, der gewöhnlichen Rückfahrkarten und der Ergänzungskarten zum grösseren Theile herabgesetzt worden sind. Die bisherigen Mindestfahrpreise für einfache Fahrt in II. und III. Classe von 30 und 25 Pf. wurden auf 15 und 10 Pf. und für Hin- und Rück-

fahrt von 40 und 30 Pf. auf 20 und 15 Pf. herabgesetzt. Der nächst höhere Fahrpreis stellt sich künftig noch billiger als der bisherige Mindestfahrpreis, und zwar bei einfacher Fahrt auf 25 und 15 Pf., bei Hin- und Rückfahrt auf 30 und 20 Pf.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Einführung regelmässiger Schiffscourse mit Gibraltar und der marokkanischen Küste.) Die Direction der „Adria" hat den Beschluss gefasst, vom October angefangen eine regelmässige monatliche Verbindung zwischen Fiume und Gibraltar nebst Umschiffungsdienst nach der marokkanischen Küste zwischen Tanger und Mogador herzustellen, und zwar sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr.

Ausbau der Donauquais in Budapest. (Kostenpräliminare der zunächst auszuführenden Arbeiten.) Von den Kosten des Baues der Donauquais in Budapest am rechten Ufer zwischen dem Bruckbade und der Eisenbahn-Verbindungsbrücke sind für die Theilstrecke Bruckbad—Franz Josef-Brücke fl. 1,078.934 präliminirt. Von dieser Summe entfallen fl. 600.000 zu Lasten des Staates und fl. 478.934 zu jenen der Commune. Die hauptstädtische Communalverwaltung hat die Summe des zu leistenden Beitrages im Principe acceptirt, jedoch in der Frage des Eigenthumsrechtes auf den Ertrag der der Schiffahrt zu verpachtenden Uferparcellen ein Gesuch an die kgl. ungarische Regierung gerichtet, es möge dieses Recht für alle Zeiten, und nicht wie bisher concedirt wurde, bis zum Jahre 1920, der Commune zuerkannt werden.

Deutsches Reich. (Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen im Jahre 1895.) Nach einer in dem letzten „Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches" gegebenen Uebersicht über den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1895 sind in diesen Häfen (das deutsche Küstengebiet als ein Ganzes betrachtet) im Jahre 1895: 133.830 Schiffe mit einem Nettoraumgehalt von 30,468.749 Registertonnen zu Handelszwecken ein- und ausgegangen, woraus sich gegen das Vorjahr eine Abnahme um 9588 Schiffe (6·7 pCt.) und um 1,262.142 Registertonnen (4 pCt.) ergibt. Im Jahre 1875 hatte die Summe aller im Deutschen Reiche ein- und aller ausgelaufenen Schiffe 87.558 mit 12,722 710 Registertonnen Raumgehalt betragen; seitdem hat also die Schiffszahl eine Vermehrung um 52·8 pCt., der Raumgehalt sogar eine solche um 139·5 pCt. erfahren. Die eingetretene bedeutende Verkehrssteigerung ist durch die immer reger sich gestaltende Thätigkeit der Dampfschiffahrt herbeigeführt worden, welche die Segelschiffahrt mehr und mehr verdrängt. Während im Jahre 1875 im Ganzen 17.189 Dampfer mit einem Raumgehalt von 7.182.061 Registertonnen netto im deutschen Küstengebiet ein- oder ausgegangen sind, stellte sich die entsprechende Zahl im Jahre 1895 auf 65 970 mit 26,124.133 Registertonnen; der Dampferverkehr hat sich also während der Zwischenzeit etwa vervierfacht. Dagegen ist der Segelschiffsverkehr von zusammen 70.369 angekommenen und abgegangenen Schiffen mit 5,540.649 Registertonnen Raumgehalt im Jahre 1875 auf 67.860 Schiffe mit 4,344.616 Registertonnen im Jahre 1895 zurückgegangen.

Der Gesammtverkehr der angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich 1895 im Ostseegebiet auf 56.301 mit 10,475.248 Registertonnen Raumgehalt gegen 56.326 Schiffe mit einem Laderaum von 10,636.797 Registertonnen im Jahre 1891. Der weitaus grösste Theil davon, nämlich 52·7 pCt. von der Zahl und 74·5 pCt. von dem Raumgehalt aller im Jahre 1895 im Ostseegebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe, entfiel auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich betrug der Zahl nach 43·7 pCt. und dem Raumgehalt nach 21·9 pCt. der Gesammt-Schiffsbewegung des Ostseegebietes, während der Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen nur 3·6 pCt. davon ausmachte. Im Nordseegebiet erreichten im Jahre 1895 alle ein- und ausgegangenen Schiffe zusammen eine Zahl von 77.778 Schiffen mit einem Gesammt-Raumgehalt von 20,062.331 Registertonnen netto gegen 74.381 Schiffe mit 18,396.475 Registertonnen im Jahre 1891. Nach der Schiffszahl kamen davon im Jahre 1895 auf den Verkehr der deutschen Nordseehäfen unter sich 67 9 pCt,, auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen 29·6 pCt. und auf den Verkehr mit deutschen Ostseehäfen 2 5 pCt.; nach dem Raumgehalt aller angekommenen und abgegangenen Schiffe entfielen aber 80·5 pCt. auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen, 17·6 pCt. auf denjenigen der deutschen Nordseehäfen unter sich und 1·9 pCt. auf den mit den deutschen Ostseehäfen. [„Z. d. V. D. E.-V."

Verschiedene Mittheilungen.

Errichtung einer Bezirkshauptmannschaft in Lilienfeld. Laut Note des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. August d. J., Z. 8366/M.-J., wurde die Errichtung einer Bezirkshauptmannschaft in Lilienfeld mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. September 1895 genehmigt; deren Amtswirksamkeit hat mit 1. October 1897 zu beginnen. [E.-M.-Z. 13.350/I.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Creirung eines Güterexpedites, bezw. einer selbstständigen Rechnungsstelle bei der Haltestelle Inzersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die bereits durchgeführte Creirung eines Güterexpedites, bezw. einer selbstständigen Rechnungsstelle bei der Haltestelle Inzersdorf genehmigt. [E.-M.-Z. 5732/III.]

— (Auflösung der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Lemberg.) Die für den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Lemberg—Złoczów seinerzeit errichtete k. k. Eisenbahn-Bauleitung Lemberg wurde nach Beendigung ihrer Arbeiten mit 30. Juni aufgelöst und die endgiltige Abwicklung der in diesem Zeitpunkte noch schwebenden restlichen Bau- und Grundeinlösungsgeschäfte der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übertragen. [E.-M.-Z. 8340/IV.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Strecken Rakonitz—Luditz (52 km) und Protiwitz—Buchau (16·71 km), welche am 27. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXI. Stückes.) Das am 1. September herausgegebene CLXI. Stück enthält unter

Nr. 3374: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach Deutschland auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Nr. 3375: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 29. August 1897, Z. 79.622, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3376: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. August 1897, Z. 137.247, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3377: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. August 1897, Z. 137.248, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Marburg, Pettau und Rann in Steiermark.

Nr. 3378: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 30. August 1897, Z. 26.731, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3379: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 30. August 1897, Z. 138.173, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXII. Stückes.) Das am 2. September herausgegebene CLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3380: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 28. August 1897, Z. 18.254, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3381: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 30. August 1897, Z. 30.045, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3382: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 30. August 1897, Z. 32.460, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3383: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. August 1897, Z. 72.429, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Potutory der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-B.—Tarnopol.

Am 1. September 1897 wird die bisher nicht eröffnete Station Potutory der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-B.—Tarnopol für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Stanislau, im August 1897. [645]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Aufhebung, bezw. Abänderung von Zuschlagsfristen.

Die in den Kundmachungen vom 3. August 1897, Z. 19.381, und vom 17. August 1897, Z. 20.393, veröffentlichten Zuschlagsfristen werden in Folge Aufnahme des Verkehres in der Strecke Böhm.-Kamnitz—Tannenberg ab 1. September 1897 hinsichtlich der bestandenen Hilfsroute via Böhm.-Leipa aufgehoben, dagegen für jene Sendungen, welche über die Hilfsroute Bodenbach—Mittelgrund—Tetschen rollen, auf drei Tage für Frachtgüter und einen Tag für Eilgüter herabgemindert.

Prag, am 1. September 1897. [646]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil III, Heft 2.

Zu dem vom 1. October 1895 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2, tritt am 1. October 1897 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufhebung von Frachtsätzen.
2. Aufnahme neuer Frachtsätze.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Berichtigung von Druckfehlern.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 1. September 1897. [647]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Güterverkehr der kgl. Preussischen Staatsbahnen. (Aufnahme von „Erze, auch aufbereitete, u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“, in den Rohstofftarif.) Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wurden mit Giltigkeit vom 1. September ab in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“ unter der neuen Ziffer 8 mit den für Erde u. s. w. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen aufgenommen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Salzburg.) An Stelle der im Haupttarife, Seite 140, enthaltenen Stationsfrachtsätze zwischen Salzburg einerseits und den Stationen Altona, Bremen, Hamburg H., Harburg H., Lübeck andererseits traten mit Giltigkeit vom 1. August, soweit aber Erhöhungen damit verbunden sind, erst mit 1. October nachstehende Sätze in Kraft:

Tarif-Kilometer	Salzburg nach und von	Allgemeine Stückgutclasse	Allgemeine Wagenladungsclasse A I
		für 100 kg in Mark	
923	Altona	9·90	6·25
905	Bremen Hauptbhf. und Freibez.	9·93	—
914	Hamburg H.	9·81	6·20
904	Harburg H.	9·70	6·13
929	Lübeck	9·87	6·23

In den übrigen Classen werden die Sätze nach den vorangegebenen Entfernungen und der allgemeinen Kilometertariftabelle gebildet.

Mit gleicher Giltigkeit werden die Sätze des Ausnahmetarifes 9 a für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art nach und von Salzburg — Seite 169 des Haupttarifes — durch nachfolgende ersetzt:

Salzburg nach und von	a)	c)	d)	e)
	für 100 kg in Mark			
Altona	6·98	4·34	4 06	3·02
Bremen (Hauptbhf. u. Freibez.)	7·01	4·35	4·07	2 96
Bremerhaven, Geestemünde Zollinlandsbhf. u. Freihafenbhf. Ortsverkehr	7·50	4·66	4·35	—
Hamburg H.	6·92	4·30	4·02	2·99
Harburg H.	6·84	4·25	3·97	2·96
Lübeck	6·96	4·33	4·04	3·01
Brake (Old nb.) Ortsverkehr	7·44	4·62	4·31	—
Nordenham	7·50	4·71	4·39	—
Seetransit: Bremerhaven, Geestemünde Zollinlandsbhf. u. Freihafenbhf., Nordenham, Brake	.	.	.	3·14

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Aenderung der Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung der Güter auf den Schmalspurbahnen.) Im Anhang zum vorbezeichneten Tarif auf Seite 459 und 460 sind geänderte Vorbemerkungen und Tarifsätze mit Wirksamkeit vom 1. August in Kraft getreten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Am 1. October 1897 geht die Privatbahn Lam-Kötzting in den Betrieb der Actiengesellschaft Lam-Kötzting über. Von diesem Zeitpunkte ab findet eine directe Abfertigung im Verkehre mit den Stationen der genannten Linie nicht mehr statt. Die Bestimmungen im Abschnitt XXIV des Heftes D unter Nr. 1, 3, 6, 7, 8, 9 und 11 b, sowie die mit Ausschreiben Nr. 89.837/45.144 III im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 34 vom 29. August 1895 veröffentlichten Frachtsätze treten daher am 1. October 1897 ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
1592	Oesterreichischen Nordwestbahn	Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eier	Krakau transit	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz für Hamburg	Aufgabe mit directen Frachtbriefen in Stationen Galiziens und der Bukowina	14 Tage nach erfolgter Publication bis 30. September 1898	Elbeumschlagtarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	279	160*)	119	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport bis und ab Tetschen, resp. bis zur deutschen Bestimmungsstation, bezw. der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende December 1898 in Vorlage zu bringen.	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg. Sendungen nach Stationen der Strecke Tetschen—Dresden und östlich davon sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen. Die Abfertigung der per Bahn nach Deutschland austretenden Sendungen erfolgt auf Grund des Elbeumschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897
					Schönpriesen-Umschlag für Hamburg				274	155*)	119			
					Dresden-Elbkai für Hamburg				326	207	119			
					Tetschen Bodenbach transit	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Publicationsdauer.** Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, a) für sächsische Stationen der Strecke: Dresden—Riesa—Röderau inclusive dieser Stationen, Dresden—Grossenhain—Elsterwerda inclusive dieser Stationen, Dresden-Chemnitz—Zwickau inclusive dieser Stationen und aller dazwischen gelegenen sächsischen Stationen b) für Stationen der Strecke: Riesa—Leipzig, sowie für alle Stationen der Preussischen Staatsbahnen über Leipzig, Röderau, bezw. Elsterwerda hinaus				a) 215 b) 202				
					Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz für Hamburg	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen in einer russischen Station		Elbeumschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	176	141*)	35			
					Schönpriesen Umschlag für Hamburg				171	136*)	35			
					Dresden-Elbkai für Hamburg				208	173	35			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1593	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Tabak	Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Fiume (S.B.)	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897		Pfge. 266 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						261 *)				
				Dresden-Elbkai						313				
1594	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, aus Pos. G—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof)	Tarnów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Anhang hiezu	234 Heller	224 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
1595	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des allgemeinen (Classen-) Tarifes und des Ausnahmetarifes Nr. 1, Güter aller Art in Wagenladungen	in den unten angeführten Relationen		Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Verbandtarif bestehenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. Einführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende 1897	Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarifes		Die in der unten folgenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Von oder nach Rozsahegy							
	Eilgüter	Stückgut-Classen		Wagenladungs-Classen			Ausnahmetarif Nr. 1 Güter aller Art	
		I	II	A	B	C	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg							
Barau	2132	1022	846	619	471	359	867	712
Barlad	2524	1190	980	731	571	449	1018	846
Botosani	1834	894	744	534	394	291	753	610
Braila	2818	1316	1081	708	526	447	1132	941
Foscani	2496	1178	971	678	499	423	1008	837
Galati	2786	1302	1070	740	554	473	1120	936
Jasi	2104	1010	836	611	463	353	856	702
Ram. Sarat	2599	1231	1014	642	466	394	1047	861
Roman	1978	956	793	575	431	324	808	659
Tecuciu	2492	1176	970	716	533	441	1006	836

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1596	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum des Ausnahmetarifes Nr. 38, enthalten im Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Trzebinia. Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 15. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfennig		Im Kartirungswege		
					Altona					411				
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					406				
					Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof)					426				
					Geestemünde (Fischereihafen, Freihafen und Zollinlandsbahnhof)					426				
					Hamburg B.					406				
					Harburg H. und U.E.					406				
					Stettin					326				
					Swinemünde					359				
1597	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Rübenschnitze	Hohenau	Holics transito (für Sendungen nach Szekelyfalu-Bur-Szt. György und Nagy-Lévárd)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende September 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	21 Heller		Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Rübenschnitzen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg pro Wagen
			Zuckerrüben	Holics transito (für Sendungen von Szekelyfalu-Bur-Szt. György und Nagy-Lévárd)	Hohenau					32·6 Heller				
1598	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Thon, auch Schieferthon, der Pos. T—12a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wall.-Meseritsch	Wsetin	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	11·1 kr. = 22·2 h	Heller 16·6	Heller 5·6	Im Kartirungswege		
				Weisskirchen L.B.	Krasna				13·5 kr. = 27·0 h	19·4	7·6			
					Jablunka				20·4 kr. = 40·8 h	25·8	15·0			
					Wsetin				23·2 kr. = 46·4 h	29·0	17·4			
1599	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1	Jičin		Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1, giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 15. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfennig		Im Kartirungswege		
					Chemnitz					117				
					Grimma (ob. Bahnhof)					125				
					Grimma (unt. Bahnhof)					125				
					Leisnig					118				
					Rosswein					111				
					Waldheim					117				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
72	Nr. 70 vom 19. Juni 1897	1232	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stroh	Mähr.-Trübau Türnau Kornitz	Prossnitz	Die für Stroh gewährte Frachtbegünstigung gilt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 unter den gleichen Modalitäten auch für Heutransporte	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. **Wien, 7. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 11. September 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1897, Z. 9249/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen betreffend die Ausgabe von Nachträgen zu den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe, für den Betrieb auf Localbahnen, sowie für die Ausführung des Verkehrs- und Transportsdienstes bei Secundärzügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe.

Die bestehenden

a) Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe,
b) Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) und
c) Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportsdienstes bei Secundär-(Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe

erheischen in Folge der Errichtung des Eisenbahnministeriums, ferner in Folge der mit dem hieramtlichen Erlasse vom 28. November 1896, Z. 8772/IV, verfügten Aufhebung der Signale mit der Stationsglocke mannigfache formelle Aenderungen.

Weiters hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, die Bestimmungen hinsichtlich der Anzahl und Verwendung der Locomotiven bei den Zügen mit den praktischen Bedürfnissen in Einklang zu bringen.

Das Eisenbahnministerium hat alle hieraus resultirenden Aenderungen in dem beiliegenden V., beziehungsweise II. und I. Nachtrage zu den genannten Grundzügen zusammengefasst.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft hinsichtlich der nicht auf die Creirung des Eisenbahnministeriums bezughabenden Aenderungen die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Die Dienstinstructionen sind mit diesen Nachträgen, insoweit sie von denselben berührt werden, in Uebereinstimmung zu bringen.

Es wurde Veranlassung getroffen, dass diese Nachträge durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien in Druck gelegt werden.

Zur Bemessung der Höhe der Auflage dieser Nachträge ist der erforderliche Bedarf derselben der k. k. Hof- und Staatsdruckerei ehestens bekannt zu geben.

Wien, am 25. Juli 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1897, Z. 7244/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen betreffend die Erlassung von Directiven für die Erstattung von Anzeigen über eingetretene Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse.*)

Mit Rücksicht auf die der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen laut der mit der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1896 im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 86 ex 1896 kundgemachten Dienstinstruction obliegenden Amtspflichten und zur Erzielung eines einheitlichen Vorganges findet das Eisenbahnministerium zu bestimmen, dass ab 1. August 1897 über alle in den beiliegenden Directiven aufgezählten Unfälle und aussergewöhnlichen Ereignisse unmittelbar von den Stationen an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen telegraphische, beziehungsweise schriftliche Anzeigen, letztere mittelst Expressbriefes, zu erstatten sind.

Die Horizontalrubriken der 4. Verticalcolonne der Directiven sind im Sinne der diesbezüglich dort bestehenden Instructionen oder Vorschriften, welche mit diesen Directiven entsprechend in Uebereinstimmung zu bringen sind, auszufüllen.

Diese Directiven sind in Placatform in Druck legen zu lassen und an die Stationen, sowie die sonst interessirten Dienststellen zu vertheilen.

Von diesen Placaten sind zwei Exemplare anher und fünf Exemplare an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen.

Wien, am 25. Juli 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. August 1897, Z. 3891/II, an die garantirten Localbahnen**) betreffend die rechtzeitige Inanspruchnahme der Staatsgarantie-Zuschüsse nach Abschluss der Betriebsrechnungen.

Nachdem Fälle vorgekommen sind, dass die Inanspruchnahme von Garantiezuschüssen Seitens garantirter Localbahnen nach Abschluss des betreffenden Rechnungsjahres ohne zwingenden Grund hinausgeschoben wurde, wird der geehrte Verwaltungsrath aufmerksam gemacht, dass ein derartiger Vorgang mit einer Erhöhung der Garantieleistung des Staates verbunden ist, nachdem die vorübergehende Verwendung sonstiger Mittel der betreffenden Gesellschaft zur Deckung des Garantieabganges die Zinseneinnahmen, welche der Garantierechnung gutzubringen sind, vermindert.

Der geehrte Verwaltungsrath wird sonach aufgefordert, thunlichst dafür Sorge zu tragen, dass nach Schluss des betreffenden Rechnungsjahres die Aufstellung der Garantierechnung und die Einberufung der Generalversammlung möglichst beschleunigt werde, und dass die Erhebung der beanspruchten Garantiezuschüsse ehethunlichst, längstens aber vier Wochen nach Abhaltung der Generalversammlung erfolge.

Wien, am 23. August 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Teplitz nach Ossegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft in Teplitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Teplitz über Dux nach Ossegg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 9220/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von Teplitz nach Ossegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Richard Baldauf, Bergwerksbesitzer in Sobrusan bei Dux, im Vereine mit Franz Josef Laufke in Dux und Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die bestehende Teplitzer Kleinbahn herzustellende, mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von Teplitz über Settenz, Hundorf und Lösch nach Dux und von da über Haan nach Ossegg mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Dux der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. Juli 1897. Z. 9220/I.

---

*) Ein analoger Erlass wurde an die k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

**) Es wurden verständigt: Localbahn Strakonitz-Winterberg, Wodňan-Prachatitz, die Friauler Bahn, Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, Valsugana-Bahn, Localbahn Beneschau-Wlaschim, Zwittau-Polička, Mähr.-Budwitz—Jamnitz, Schwarzenau-Zwettl und die Gailthalbahn.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von Fölling zur Station Steinhaus der Südbahn mit Abzweigungen von Rabnitz nach Radegund und auf das Schöckl-Plateau, ferner von Anger nach Pöllau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Andrea Franz, Stadtbaumeister in Graz, mit Erlass vom 5. Februar 1897, Z. 16.578/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 23 vom 25. Februar 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalpurige Eisenbahn niederer Ordnung von Fölling über Weiz und Rettenegg zur Station Steinhaus der Südbahnlinie Wien—Graz mit Abzweigungen von Rabnitz nach Radegund und auf das Schöckl-Plateau, ferner von Anger über Stubenberg und Kaindorf nach Pöllau unter den im obcitirten Erlasse näher bezeichneten Modalitäten auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. August 1897. Z. 12.585/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schleppbahn von der Station Schüttenhofen bis zur nächst gelegenen Zündwaarenfabrik der Firma Bernard Fürth. (Verlängerung des Bauvollendungs-Termines.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauvollendungstermin für die projectirte, von dem Nebengeleise der Station Schüttenhofen der Linie Horažďowitz—Klattau abzweigende und zu der in Schüttenhofen gelegenen Zündwaarenfabrik der Firma Bernard Fürth führende normalspurige Schleppbahn bis zum 31. December 1897 verlängert. [E.-M.-Z. 12.666/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Projecte für die aus Anlass des Umbaues des Personenbahnhofes in Krakau nothwendigen ergänzenden Herstellungen, bezw. für die Umgestaltung des Werkstättengebäudes daselbst: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 18. August 1897, Z. 70.914, über das Ergebniss der am 7. August vorgenommenen Prüfung der Projecte für die aus Anlass des Umbaues des Personenbahnhofes in Krakau nothwendigen ergänzenden Herstellungen, bezw. für die Umgestaltung des Werkstättengebäudes daselbst zur Kenntniss genommen und für die gedachten Projecte, nachdem gegen deren Ausführung weder vom Standpunkte der Landesbauordnung noch der Localinteressen ein Anstand obwaltet, den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 13.602/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Ladestelle am Vorbahnhofe Mähr.-Ostrau und einer Rollbahn zur Ziegelfabrik der Firma Carl Glassner.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung einer normalspurigen Ladestelle am Vorbahnhofe Mähr.-Ostrau und einer an dieselbe anschliessenden, zur Ziegelfabrik der Firma Carl Glassner führenden schmalspurigen Rollbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.340/IV.]

— (Project der Versicherung des rechtsseitigen Oderufers in der Gemeinde Odrau nächst km 7·5—8·0 der Linie Zauchtel—Bautsch.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project der Versicherung des rechtsseitigen Oderufers in der Gemeinde Odrau nächst km 7·5—8·0 der Linie Zauchtel—Bautsch als entsprechend genehmigt und die k. k. Landesregierung in Troppau ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes (Commissionsergebnisses) der obigen Bahngesellschaft den Bauconsens, eventuell auch ex commissione, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.666/IV.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Nimburg—Jičin: Erweiterung der Station Stare misto: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jičin hat die politische Begehung und die Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Station Stare misto der Linie Nimburg—Jičin der Böhmischen Commercialbahnen für den 7. September angeordnet. [E.-M.-Z. 13.758/IV.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Haltestelle Ratsch.) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Project betreffend die Umwandlung der Haltestelle Ratsch der Strecke Teplitz—Lobositz der Localbahn Teplitz-Reichenberg in eine Frachtenhaltestelle wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur weiteren Amtshandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Ergebnisse die Einrichtung der Haltestelle im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu genehmigen. [E.-M.-Z. 12.792/I.]

Localbahn Bludenz - Schruns. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. August die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Jakob Steiner in Schruns vorgelegten generellen Projectes für eine mit Dampf oder elektrisch zu betreibende normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Bludenz der Staatsbahnlinie Innsbruck—Lindau (Arlberg-Bahn) nach Schruns im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch zu erheben sein, ob eine spätere Fortsetzung der Projectslinie im Montafonthale aufwärts in Aussicht genommen werden kann, in welchem Falle eine dementsprechende Situirung der Endstation Schruns erforderlich erscheinen würde. Ferner ist bei dieser Commission klarzustellen, ob die als Alternative in Aussicht genommene Mitbenützung eines Theiles der currenten Strecke der Arlberg-Bahn zwischen den Stationen Bludenz und Bratz zulässig ist, oder ob nur die Parallelführung der Localbahn mit dem Geleise der Arlberg-Bahn bei gleichzeitiger Niveaukreuzung der letzteren (nächst dem Kloster St. Peter) weiterhin in Betracht gezogen werden kann. [E.-M.-Z. 11.052/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Szabadka (Maria-Theresiopel). (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 93 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers, Z. 40.328, vom 13. Juni 1897 zu Gunsten des Baues und Betriebes einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Szabadka (Maria-Theresiopel) erflossenen Concessionsurkunde. Concessionärin dieser Strasseneisenbahn ist die Wiener Bauunternehmungsfirma Lindheim & Comp. als Rechtsnachfolgerin des ursprünglichen Concessionärs, des Budapester Bauunternehmers Ingenieurs Johann Bobula (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893). Die effectiven Baukosten dieser vom Bahnhofe der Station Szabadka der Hauptlinien Nagyvárad—Szabadka—Eszék—Villany, Budapest—Szabadka—Zimony (Semlin)—Belgrad und der Linie Szabadka—Baja der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der Linie Szabadka—Ó-Becse der im Staatsbetriebe stehenden Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen ausgehenden und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche Szabadkas sich an die im Bau begriffene Localbahn mit elektrischem Betriebe Szabadka-Palics (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67) anschliessenden Netzes sind mit 695.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 110.100 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die projectirte Strasseneisenbahn ist für den Personen- und Frachtenverkehr einzurichten.

Localbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton—Szentes. (Finanzielle Resultate.) Die Localbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton—Szentes, welche in einer Länge von 580 km die Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Station Szentes mit der in deren Betrieb stehenden Localbahn Szentes—Hodmezö-Vásárhely und durch deren Vermittlung in der Station Hodmezö-Vásárhely mit der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindet, ist mit einem Capital von 1 Million Gulden, eingetheilt in fl. 527.200 in Stammactien und fl. 472.800 in Prioritäts-

actien, gegründet worden. Die Gesellschaft hat jedoch die Prioritätsactien nicht emittirt, sondern die gesammten effectiven Baukosten von fl. 749.192·35 durch die Stammactien und im Wege der Aufnahme einer schwebenden Schuld von fl. 280.000 aufgebracht und hat die letztere seit dem Jahre 1888 successive getilgt. Die Direction der Gesellschaft hat nun den Beschluss gefasst, den Reingewinn des Jahres 1896 im Betrage von fl. 69.133·92 dem Reservefonds zuzuführen, wodurch dieser die Höhe von fl. 300.148·29 erreicht, ferner die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Prioritätsactien im Betrage von fl. 472.800 vollständig abzuschreiben, so dass das Stammcapital sich auf fl. 527.200, getheilt in 5272 Stammactien, reducirt. Nachdem sich aber 720 Stück Stammactien im Besitze der Regierung als Aequivalent für die Fahrbetriebsmittel befinden, sind auch diese Actien baar einzulösen, so dass sich nach dieser Zahlung das Capital der Bahngesellschaft auf fl. 455.200 vermindern und die Hälfte des aus dem laufenden Geschäftsjahre resultirenden Reingewinnes unter 4552 Actien zur Vertheilung gelangen wird. Demgemäss werden die Actionäre, wenn das Erträgniss — was anzunehmen ist — pro 1897 bereits 7 Percent beträgt, von da ab 14 Percent nach den Stammactien erhalten.

Geleiseanlagen im Bereiche der Szalläse in Köbánya (Steinbruch). (Herstellung von Schienenverbindungen mit der Köbányaer Industriebahn.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Interesse der Erleichterung und Beschleunigung des Borstenviehverkehres angeordnet, dass sämmtliche im Bereiche Köbányas gelegene Szallasen mit Verladerampen versehen und diese durch Schleifen mit der Industriebahn und durch diese mit der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbunden werden, um den directen Transport der Schweine nach und von Köbánya ohne Umladung oder Viehtrieb zu ermöglichen.

Projectirte Localbahn Besztercze-Borgóprund. (Politisch-administrative Begehung.) Am 11. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs des königl. ungarischen Handelsministeriums, Arpád Papp, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Szamosthalbahn-Gesellschaft im Interesse der Ergänzung ihres Betriebsnetzes projectirten Localbahn Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen)—Borgó-Besztercze und Borgóprund statt. Die projectirte Linie wird, von der Station Besztercze der Linie Zilah—Deés—Besztercze, bezw. Kolozsvár (Klausenburg)—Deés—Beszterczé der Szamosthalbahn-Gesellschaft (Eigenbetrieb) und der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Maros-Ludas—Beszterczé abzweigend, den Lauf der Szamos gegen Nordost verfolgend, im Bereiche des Comitates Beszterczé-Naszód vorläufig bis Borgóprund führen und von dort aus ihre bereits projectirte weitere Fortsetzung bis Kirlibaba nächst der ungarisch-galizischen Landesgrenze finden.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pécs (Fünfkirchen). (Politisch-administrative Begehung.) Die Concessionswerber für eine im Bereiche der kgl. Freistadt Pécs zu erbauende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 1) haben im Einvernehmen mit der dortigen Communalverwaltung den Beschluss gefasst, das derzeit projectirte Betriebsnetz durch eine circa 5 km betragende Vermehrung der Anzahl der Betriebslinien zu erweitern. Aus diesem Anlasse fand eine neuerliche politisch-administrative Begehung statt, bei welcher ein vollständiges Einvernehmen zwischen den interessirten Factoren erzielt wurde. Die Bahn wird für den Personen- und Frachtenverkehr eingerichtet werden.

Localbahn Szegzárd-Báttaszék. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung des Baues begriffenen Localbahn Szegzárd-Báttaszék (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1896) angeordnet. Die genannte Linie zweigt von der Endstation der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sárbogárd-Szegzárd der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese in radialer Richtung in der Endstation Báttaszék mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Eisenbahn Dombovár-Báttaszék. Nach Ueberbrückung der Donau zwischen Báttaszék und Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69) werden durch Vermittlung der projectirten Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3) die zu beiden Seiten der Donaustrecke Budapest—Gombos-Erdöd (Trajectstation der Linie Nagyvárad [Grosswardein]—Eszék—Villány) gelegenen grossen Betriebsnetze vom Mittelpunkte Baja-Báttaszék aus unter einander verbunden werden. Ausserdem erhält diese Linie am rechten Donauufer Anschluss an die in gleichfalls radialer Richtung parallel zur Donau projectirte Localbahn Báttaszék—Baranya-Monostor, somit Anschluss an die Theilstrecke Eszék—Villany (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 57, Vorconcession Post 1).

Eisenbahnstation und Donau-Umschlagsplatz Adony-Szabolcs. (Technisch-polizeiliche Begehung der Verbindungsbahn zwischen der Eisenbahnstation und dem Donau-Umschlagsplatze.) Am 16. August fand die technisch-polizeiliche Begehung der die Station Adony-Szabolcs der Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Székesfehérvár-Paks mit dem neu zu errichtenden Umschlagplatze der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts - Station verbindenden Flügelbahn statt. Die Errichtung des Umschlagsplatzes Adony - Szabolcs erfolgte im Interesse der Continuität des gegen Westen gerichteten südöstlichen Verkehres, speciell der Getreidesendungen aus den Donaugebieten, welche, mit Umgehung des Umweges über Budapest, durch Vermittlung der Linie Adony-Szabolcs—Székesfehérvár nunmehr direct über die in diesen Knotenpunkt einmündenden Bahnen geleitet werden können.

Zagorianer Localbahn Csáktornya - Zabok - Zágráb (Agram) und deren Flügelbahn Zabok-Krapina. (Betriebsergebnisse im Jahre 1896.) Während die überwiegende Anzahl der in neuerer Zeit im Bereiche der Länder der Stefanskrone erbauten Localbahnen von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen gegen Pauschalsummen und auf Rechnung der Eigenthümer der Bahnen betrieben wird, ist die Zagorianer Bahn eine der wenigen, welche vom Staate auf dessen eigene Gefahr fix gepachtet sind. Die Betriebseinnahmen der Gesellschaft beschränken sich daher auf die von den Ungarischen Staatsbahnen bezahlte Pachtsumme von fl. 240.000. Von diesem Betrage waren im Jahre 1896 für Zinsen und Tilgung der Prioritätsactien fl. 189.672 abzutragen, so dass fl. 50.328 Ueberschuss bleiben. Hiezu kommen fl. 1262 Zinsen und fl. 124 Vortrag. Für Verwaltungskosten und Steuern wurden fl. 10.709 aufgewendet, wonach ein Reingewinn von fl. 40.868 verbleibt, gegen fl. 41.044 im Vorjahre. Davon werden fl. 39.680 als Dividende von 1·60 pCt. oder fl. 30.20 per Actie vertheilt, wobei der Vortrag auf neue Rechnung von fl. 124 auf fl. 1188 erhöht wird. Die Frage der Eisenbahnverbindung nach Bad Rohitsch ist nicht fortgeschritten; die Gesellschaft hat an dem principiellen Entschlusse festgehalten, in dieser Angelegenheit nur dann weitere Schritte zu unternehmen, wenn der Ausbau der steierischen Linie gesichert erscheine.

Eisenbahntarif-Lehrcours in Budapest. (Unterrichtsgegenstände.) Unter der Aegide der Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen wird im September l. J. in Budapest ein von der Budapester Handels- und Gewerbekammer im Vereine mit der Handelsakademie gegründeter Specialcours für Eisenbahntarifwesen eröffnet. Während dieses sechs Monate dauernden Courses werden bewährte Fachmänner zweimal wöchentlich Vorträge über Tarifwesen im Allgemeinen, Grundzüge der Specialtarifirung, Refactiegewährung, Waarenclassification, Reclamationswesen etc. abhalten, um Geschäftsleute, Handelsbeflissene, Speditionsbeamte etc. auf praktischem Wege mit den tarifarischen Bestimmungen des Güterverkehres im Inlande, sowie von und nach dem Auslande vertraut zu machen, andererseits aber auch um das Betriebspersonal von der Beantwortung zahlloser mündlicher Anfragen Seitens der im Tarifwesen immer noch unbewanderten Parteien, selbst des Handelsstandes, zu entlasten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Bei der Beförderung thierischer Rohstoffe und Abfälle auf den Eisenbahnen besteht, wie durch technische Erhebungen festgestellt worden ist, die Möglichkeit, dass in Folge von Verunreinigung der Transportmittel Ansteckungsstoffe verbreitet und auf Menschen und Thiere übertragen werden. Dies trifft insbesondere zu bei Stalldünger, frischen Flechsen, nicht gekalktem frischen Leimleder, bei ungesalzenen frischen Häuten, ungereinigten, mit Haut und Fleischfasern behafteten Knochen und dergleichen, sofern diese Gegenstände in losem Zustande befördert werden. In Folge dessen hat der Bundesrath auf Antrag des Reichs-Eisenbahnamtes mit Giltigkeit vom 1. September beschlossen, die Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist

die zur Beförderung derartiger Stoffe verwendeten Eisenbahnwagen nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfection) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen. Die Kosten der Desinfection fallen dem Absender, bezw. Empfänger zur Last.

— (Enteignungsrecht für die Kleinbahn Greifswald-Jarmen.) Der Actiengesellschaft „Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen" zu Greifswald, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Greifswald nach Jarmen mit Abzweigungen nach Züssow und Gützkower Fähre beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

— (Enteignungsrecht für mehrere Kleinbahnen). Der Aachener Kleinbahngesellschaft, welche den Bau der Kleinbahnen 1. Eschweiler-Stolberg-Atsch-Eilendorf, 2. Eschweiler-Hehlrath-Warden-Mariadorf-Alsdorf (Grube Anna) mit Abzweigung nach Neusen (Linden), 3. Eschweiler-Bergrath-Hastenrath-Hof-Köttenich, 4. Stolberg-Atsch-Vicht beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlagen (einschliesslich der Herstellung von Verstärkungsleitungen für elektrische Kraftzuführung) in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

— (Bergische Kleinbahnen in Elberfeld.) Die Eintragung der Bergischen Kleinbahnen ins Handelsregister ist jetzt erfolgt. Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist der Bau und Betrieb, die Erwerbung, Veräusserung, Pachtung, Verpachtung und sonstige Verwerthung von elektrischen und anderen Kleinbahnen und Transportunternehmungen, sowie von elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, vorzugsweise in Rheinland und Westphalen, die Betheiligung bei solchen oder verwandten Unternehmungen, sowie auch die Erwerbung und Verwerthung von einschlägigen Concessionen, Patenten und Licenzen. Das Grundcapital beträgt 3,000.000 Mark.

— (Kleinbahnprojecte.) Von den Kreisen Samter und Birnbaum wird der Bau einer schmalspurigen mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Samter über Zirke nach Birnbaum geplant.

Die Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Köln beabsichtigt den Bau einer Kleinbahn mit 1 m Spurweite für Locomotivbetrieb zur Beförderung von Personen und Gütern von M.-Gladbach nach Burg-Waniel mit Abzweigung nach Bahnhof Speik.

Die Ostdeutsche Kleinbahngesellschaft in Bromberg plant im Anschlusse an die schmalspurige Kleinbahn Königsberg-Neukuhren schmalspurige Kleinbahnen für Personen- und Güterverkehr von Cuhmenen nach Fischhausen, von Rauschen nach Warnicken und von Neukuhren nach Cranz.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin will eine vollspurige Kleinbahn mit Locomotivbetrieb für Personen- und Güterverkehr von Kroschnitz über Neustadt bei Pinne und Lubosch nach Zirke herstellen.

Preussen. (Central-Wagenbureau in Magdeburg.) Das Central-Wagenbureau in Magdeburg wird den Aufgaben und der Bedeutung dieser Stelle entsprechend fortan die Bezeichnung „Königliches Central-Wagenamt" führen. Die Festsetzung einer Geschäftsanweisung für das Central-Wagenamt bleibt vorbehalten.

Sachsen. (Probefahrt mittelst Accumulatorwagens auf den Sächsischen Staatsbahnen.) Eine interessante Eisenbahnfahrt fand der „Z. d. V. D. E.-V." zufolge am 9. Juli auf der sächsischen Staatsbahnstrecke Dresden—N.-Klotzsche statt, und zwar mit einem Accumulatorwagen, der von der Actiengesellschaft Elektricitätswerke vormals O. L. Kummer & Co. in Niedersedlitz im Auftrage der königl. württembergischen Staatsbahnverwaltung hergestellt worden ist. Dieser Wagen — ein vierachsiger Betriebswagen III. Classe, der für den Zweck elektrischer Traction umgebaut worden war — enthält in einem zwischen den beiden Drehgestellen federnd aufgehängten Kasten eine grössere Accumulatorenbatterie und ist mit zwei Motoren von je 35 PS. Leistungsfähigkeit ausgerüstet. Vor der Uebergabe des Wagens an die königl. württembergische Verwaltung fand auf besondere Anregung des sächsischen Finanzministeriums die eingangs erwähnte Probefahrt statt, welcher ausser dem sächsischen Finanzminister die Generaldirectoren der königl. Württembergischen und königl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie eine grössere Anzahl höherer Beamten des sächsischen Finanzministeriums und der General-Direction der Sächsischen Staatbahnenen beiwohnten.

Der Accumulatorwagen, dem noch ein Personenwagen I. und II. Classe angehängt ward, durchfuhr die in starker Steigung (1 : 55) liegende 7 km lange Strecke Dresden—N.-Klotzsche in nur 19 Minuten, so dass die Fahrgeschwindigkeit 22 km in der Stunde betrug, während sich die Geschwindigkeit auf horizontalen Strecken ohne Schwierigkeit auf 35 km in der Stunde steigern lassen würde. Das Zuggewicht belief sich auf 40.000 kg. Um die Leistungsfähigkeit des elektrischen Antriebes eingehend auf die Probe zu stellen, wurden in Klotzsche dem Accumulatorwagen drei vollbeladene Staatsbahn-Güterwagen von zusammen 51.000 kg Gewicht angehängt, so dass das Gesammt-Zuggewicht 78.000 kg betrug; auch diese Last wurde von dem elektrischen Wagen mit Leichtigkeit bewegt

Die Probefahrt machte auf alle Theilnehmer den besten Eindruck.

Frankreich. (Gepäcksaufgabe ohne Fahrkartenlösung. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den von den sieben grossen Netzen vorgelegten Verbandstarif für die Beförderung von Gepäck ohne gleichzeitige Lösung von Fahrkarten genehmigt.

Belgien. (Concession für die Nebenbahn Hasselt-Oreye.) Die Nationale Nebenbahn-Gesellschaft hat durch kgl. Erlass vom 23. Mai 1897 die Concession für die Nebenbahn Hasselt-Oreye erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagecapital mit 881.000 Frcs., zahlbar in neun Jahresraten von je 30.835 Frcs.

— (Haftpflicht der Eisenbahn für den Wagenmangel.) Eine Kohlenzeche hatte nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatsbahnen als Betriebsleiterin der Lüttich-Limburger Eisenbahn verklagt, weil diese ihr wegen Wagenmangels nicht die geforderte Anzahl Wagen zur Verfügung stellte. Das Handelsgericht von Lüttich erklärte sich zunächst entgegen dem Einwand der Verklagten für zuständig zur Entscheidung der Frage; des Weiteren erkannte es den Anspruch der Klägerin für begründet an. Denn der zur Begründung der Beförderungsverweigerung oder Verzögerung angeführte ungewöhnliche Verkehr müsse den Charakter der höheren Gewalt haben. Nun hätten aber im October, November und December 1896 nur Umstände vorgelegen, welche die Gesellschaft voraussehen musste. Ferner hätte die Gesellschaft darin gefehlt, dass sie auf der belgischen Linie seit langer Zeit nicht die erforderlichen Betriebsmittel für den gewöhnlichen Verkehr der von ihren Linien bedienten Kohlenwerke habe. Demnach hat das Gericht sowohl auf Grund des Bedingnissheftes als auch auf Grund des Gesetzes vom 25. August 1891 die Gesellschaft für haftpflichtig erklärt.

Schiffahrt.

Grossherzogthum Mecklenburg - Schwerin. (Elbestrombauten im Jahre 1896/97.) Im Grossherzogthume Mecklenburg-Schwerin sind während dieses Zeitraumes insgesammt 56.058 Mark für die in der Elbestrecke ausgeführten Arbeiten und Bauten verwendet worden.

Hievon entfielen auf:

Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen	Mk.	14.933
Neue Strom- und Uferbauten	„	34.354
Pflanzungen und Bestickungen	„	1.288
Räumung des Fahrwassers	„	190
Bezeichnung des Fahrwassers	„	56
Allgemeine Kosten	„	5.237

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis 9. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

3. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Thetis", Capitän B. Babarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. Septbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca' Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

3. Septbr.,	Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
6. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Zalampich,	
7. „	Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini,	
8. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Zalampich,	
9. „	Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini,	

Vergnügungsreisen:

5. Septbr., Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

5. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

5. „ Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich,
Vergnügungsfahrt nach Dalmatien, ab Triest um 11 Uhr Vorm.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Septbr. um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Selene", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Tebe", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

8. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

9. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Hungaria", Capitän P. Berberovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rize und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien),
Dampfer „Aurora", Capitän G. Ghezzo,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. Walluschnig,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

1. October, Dampfer „. . . .", Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Welser Localbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Juni fand in Wels unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Johann Schauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Carl Binder, die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Welser Localbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche ein Actiencapital von 1,492.300 fl. mit 14.923 Stimmen vertraten. Bezüglich der Gewinnvertheilung ging der Antrag des Verwaltungsrathes dahin, von dem erzielten Reingewinne per 31.931·04 fl. 638·63 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, 5000 fl. zur Tilgung der Actien, 24.510 fl. zur Vertheilung einer 1½percentigen Dividende zu verwenden und 1929·67 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes und ertheilte letzterem das Absolutorium. Ferner wurden die Anträge des Verwaltungsrathes über Vertheilung des Reingewinnes, weiters in Angelegenheit der Sanirung der finanziellen Verhältnisse durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Höchstbetrage von 300.000 fl., sowie in Angelegenheit der Errichtung einer Frachtenstation bei der Haltestelle Wels-Stadt der Localbahn Wels-Unterrohr genehmigt. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes: Leopold Gruber, Friedrich Neumann und Dr. Johann Schauer, wurden wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 11.003/I.]

Standing-Stramberger Localbahn. (Betriebsergebnisse.) Auf der Standing-Stramberger Localbahn wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 85.895 Personen, 2745 Stück Gepäck, 404.090 kg Eilgüter und 330,998.580 kg Parteifrachtgüter befördert. Aus dem Personenverkehre ergab sich eine Einnahme von 18.303·7 fl., aus dem Gepäcksverkehre eine Einnahme von 274 fl., aus dem Eilgutverkehre eine Einnahme von 1703·9 fl. und aus dem Frachtenverkehre eine Einnahme von 208.773·7 fl. Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 242.646·5 fl., die Betriebsausgaben auf 145.383·5 fl., was einen Betriebsnettoertrag von 97.263 fl. ergab. Unter den einzelnen Waarenartikeln wiesen die grössten Beförderungsquantitäten auf: Kalk- und Kalksteine, Schotter, Kohle, Eisen und Stahlwaaren, Eisenbahnfahrzeuge, Holz, Mehl und Mahlproducte.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 22. Juni eröffnete schmalspurige, 7·32 km lange Strecke Wilzschhaus—Carlsfeld der Sächsischen Staatseisenbahnen, welche an die ebenfalls schmalspurige Strecke Wilkau—Wilzschhaus anschliesst, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXIII. Stückes.) Das am 3. September herausgegebene CLXIII. Stück enthält unter

Nr. 3384: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 29. August 1897, Z. 13.058, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3385: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 29. August 1897, Z. 10.878, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3386: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 29. August 1897, Z. 18.213, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3387: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 30. August 1897, Z. 14.678/II, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXIV. Stückes.) Das am 4. September herausgegebene CLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3388: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 1. September 1897, Z. 10.300, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3389: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 31. August 1897, Z. 16.791, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem rumänischen Districte Mehedintzi.

Nr. 3390: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 31. August 1897, Z. 16.714, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahn-Gebühren für den neuen Patria-Schacht und Neubenennung des bisherigen Florentinen-Schachtes bei Schwaz-Kuttowitz.

Die Schleppbahn-Gebühren für Kohlensendungen von dem in Betrieb gesetzten Patria-Schachte bis in die Station Schwaz-Kuttowitz sind dieselben, wie jene vom bisherigen Florentinen-Schachte, der nunmehr „Florentini-Tiefbau-Schacht" heisst.

Teplitz, am 4. September 1897. [648]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einschränkung des Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Manövertransporte.

In Folge starker Inanspruchnahme der Linie Detenic — Taxis-Dobrovic anlässlich der diesjährigen Herbstmanöver wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und des § 6 der Ausführungsbestimmungen mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 8013/III, vom 30. August 1897 für Frachtgüter für die Zeit vom 9. bis inclusive 11. September 1897 rücksichtlich der Linie Detenic—Taxis-Dobrovic eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt.

Dieser Zuschlag gilt für alle nach Stationen der vorbenannten Linie beförderten Sendungen mit Ausnahme von lebenden Thieren und Approvisionirungsgütern, welche innerhalb der oben angegebenen Zeit in Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Beförderung angenommen oder von einer Anschlussbahn übernommen worden sind.

Eine Aufnahme von Frachtgütern in Stationen der Linie Detenic—Taxis-Dobrovic findet in der Zeit vom 9. bis 11. September 1897 nicht statt.

Wien, im September 1897. [649]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

I. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 3.

II. Tarifirung von Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen.

Mit Giltigkeit ab 1. October 1897 treten im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband nachstehende Ergänzungen in Wirksamkeit.

I. Am Schlusse der Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen" für die Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen, Eisenwaaren etc., Seite 73 des Nachtrages I) ist nachzutragen:

„Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht völlig gemäss den vorstehenden Bestimmungen declarirt sind, gelangen bei Aufgabe in jeder Menge die Frachtsätze der Serie C, Abtheilung a), zur Anwendung."

Ziffer 4 der „Besonderen Bestimmungen" (Seite 74 des Nachtrages I) über die Anwendung dieses Ausnahmetarifes erhält folgende Fassung:

„4. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen in der Richtung nach Rumänien Giltigkeit. Sendungen der in die Kategorie dieses Ausnahmetarifes fallenden Artikel, welche wegen Annahmeverweigerung, zur Reparatur oder aus anderen Gründen nach Deutschland zurückbefördert werden, sind im Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen, bezw. im Rumänisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsverkehre bis zu den deutsch-österreichischen Grenzstationen Bregenz, Eger, Lindau, Oswięcim, Passau, Salzburg und Simbach abzufertigen. Für die Beförderung dieser Sendungen auf deutschem Gebiete gelangen die ermässigten Frachtsätze des Transittarifes für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern (giltig vom 1. Mai 1897) im Rückvergütungswege zur Anwendung."

II. Im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 4 (landwirthschaftliche Maschinen, Nachtrag I, Seite 42) ist nach „Locomobilen (ausschliesslich Locomotiven)" einzustellen: „Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen".

Wien, am 2. September 1897. [650]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Am 1. September 1897 ist im obbezeichneten Güterverkehre der Nachtrag XXVI zum Gütertarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1891 in Kraft getreten.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. der Nachträge.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 0·06 Mark pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. September 1897. [651]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII.

Mit 1. October 1897 tritt zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag VII in Kraft, welcher bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·25 Mark, resp. 15 kr. erhältlich.

Wien, am 31. August 1897. [652]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VI zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages VI zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. October 1897 tritt der Nachtrag VI zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Den Kilometerzeiger für die neueröffnete Haltestelle Kis-Szabadka;

II. Aenderungen und Ergänzungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers und der zugehörigen Nachträge I bis V.

Mit dem gleichen Tage gelangt auch der Nachtrag VI zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen und Ergänzungen zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, bei der commerciellen Direction in Wien (X., Südbahnhof, Administrationsgebäude), sowie durch die Stationen um den Preis von 20 Hellern pro Exemplar des Nachtrages VI zum Kilometerzeiger, bezw. pro Exemplar des Nachtrages VI zu den Stationstarifen zu beziehen.

Wien, am 1. September 1897. [653]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit 3./15. October 1897 treten im obbezeichneten Verbande in Kraft:

Nachtrag I zum Gütertarife Theil I, Abth. A, und
Nachtrag II zum Gütertarife Theil I, Abth. B.

Dieselben enthalten u. A. reglementarische und Tarifbestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände, sowie Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterclassification und des Nebengebührentarifes.

Soweit durch den an zweiter Stelle genannten Tarifnachtrag Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelangen dieselben erst zum 20. October a./1. November n.-St. 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 3. September 1897. [654]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 19 im Gruppentarif II.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der im Gruppentarif II bestehende Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Für Sendungen von mindestens 5000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen die Sätze des Specialtarifes II zur Anwendung.“

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Nachtrag II zu Heft 1 und 2.) Am 1. September traten die Nachträge II zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifes in Kraft, von denen Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben sind. Diese Nachträge enthalten in erster Linie die seit Einführung der Nachträge I im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze. Nennenswerthe, vom 1. September an giltige Neuerungen enthält nur der Nachtrag zum Tarifheft 2 insofern, als im Verkehre mit dem grössten Theile der Stationen des Directionsbezirkes Altona, ferner mit den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn (einschliesslich Lübeck), der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, sowie der Kreis Oldenburger Eisenbahn, und zwar in Folge Eröffnung der Neubaustrecke Hagenow—Ratzeburg—Oldesloe, fast durchwegs erhebliche Entfernungsabkürzungen und daher Frachtermässigungen eintreten.

Ausserdem enthalten die Nachträge anderweitige Bestimmungen und Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife D 1 und D 2 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen, sowie zum Baue von Seeschiffen. Soweit durch diese Aenderungen im Verkehre mit den Stationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn Erhöhungen eintreten, erlangen diese erst am 15. October Wirksamkeit.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen trans. u. s. w., Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft II. (Neue Tarife.) Mit Giltigkeit vom 1./13. September alten/neuen Stils ist eine neue Tarifsammlung (Swodtarifow) unter der Tarifnummer 6280 in der russischen Tarifsammlung vom 12./24. Juli 1897, Nr. 860, veröffentlicht worden. Dieselbe enthält neue, theils höhere, theils niedrigere Frachtsätze für die Beförderung von Eisen, Blech, Stahl und Gusseisen (Roheisen), unbearbeitet, d. h. für alle Güter der 32. Gruppe, sowie von Schienenbefestigungsgegenständen, Eisenbahnschienen, -Kreuzungen und -Weichen aus Gruppe 33, Eisenschlacken und Kiesrückstände aus Gruppe 78 und Erze aus Gruppe 92 der allgemeinen russischen Waarennomenclatur.

Die neuen, vom 1./13. September alten/neuen Stils im inneren russischen Verkehre giltigen Frachtsätze können erst zu einem späteren, besonders bekannt zu machenden Termine im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande zur Einführung gelangen, und wird daher empfohlen, soweit die neuen Frachtsätze niedriger sind als die im Deutsch-Russischen Gütertarife vom 20. December 1894 alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils enthaltenen Rubelfrachtsätze für die gleichen Artikel, die Umkartirung an der Grenze im gebrochenen Verkehre vorzuschreiben. Es empfiehlt sich hierbei, dass die Sendungen zu den betreffenden deutschen Grenztarifen zur Ausfuhr nach Russland abgefertigt, an der Grenze verzollt und mit neuem russischem Frachtbrief für den inneren Verkehr bei der russischen Grenzstation aufgegeben werden.

Da die Frachtunterschiede sehr verschieden und in einzelnen Fällen und für gewisse Entfernungen die Ermässigungen nur sehr geringfügig sind, so wird es Sache der Absender sein, in jedem Falle zu prüfen, ob die Umexpedition auf der russischen Grenzstation zur Erzielung niedrigerer Transportkosten bis zur Bestimmungsstation gegenüber dem directen Deutsch-Russischen Frachtsatze lohnend erscheint. Auf bezügliche schriftliche Anfrage ist die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes, kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, bereit, Auskunft zu ertheilen. Es ist hiezu erforderlich, dass die Versandtstation, die Bestimmungsstation in Russland und die tarifmässige Bezeichnung der Sendung angegeben wird.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1897. (Tarifänderungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Lyck der Ostpreussischen Südbahn mit den für Lyck Preussische Staatsbahn bestehenden gleichen Sätzen in den directen Verkehr einbezogen.

Auf dem Titelblatte des oben bezeichneten Tarifes ist hinter der Lübeck-Büchener Eisenbahn die „Ostpreussische Südbahn“ als Verbandsbahn und auf Seite 6 die „Direction der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft in Königsberg i. Pr.“ als Verbandsverwaltung nachzutragen.

Auf den Seiten 41, 48, 59 und 71 sind hinter den Stationsnamen Lyck die Worte zu setzen: „Gemeinschaftsstation der Preussischen Staatsbahn und Ostpreussischen Südbahn“.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Ergänzung der Tariftabellen.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes Nr. 9 für getrocknete Malztreber (Seite 5 des Nachtrages IX) wie folgt ergänzt:

Schnitt-Tafel A							
Nach und von	Abtheilung						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
	Frachtsätze für 100 kg in Mark						
Reichertshausen .	0·58	0·46	0·33	0·42	0·42	0·54	0·66

Französisch - Deutscher Eisenbahn-Gütertarif über Belgien, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1895. (Ergänzung der Güterclassification.) In dem Verbandsgütertarif Theil I, Abtheilung B, ist auf Seite 75 und 125 bei dem Artikel „Hutwaaren" (Chapellerie) — Classification für die deutsch-belgischen Strecken — in der ersten Reihe ein Sternchen (*) anzubringen, weil der Artikel auch auf den genannten Strecken als sperrig zu behandeln ist.

Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Neuer Localtarif.) Für die Linien:
Sonthofen—Oberstdorf,
Oberdorf b. B.—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg und
Isarthalbahn (München Is.—Wolfratshausen—Bichl)
gelangt ein neuer Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisengepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern zur Einführung, und zwar für die Linien Sonthofen—Oberstdorf—Oberdorf b. B.—Füssen, Murnau—Garmisch-Partenkirchen und Fürth—Zirndorf—Cadolzburg mit Giltigkeit vom 1. October 1897 und für die Isarthalbahn mit Eröffnung des Betriebes bis Heilbrunn, bezw. Bichl.

Der neue Tarif enthält eine Reihe von Ermässigungen und in verschiedenen Relationen auch Erhöhungen gegenüber den seitherigen Sätzen, worüber hiedurch gemäss § 7, Absatz 2, der Verkehrsordnung die vorschriftsmässige Veröffentlichung erfolgt.

Der Tarif ist mit hoher Entschliessung des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeusseren vom 11. August 1897, Nr. 4422 II, genehmigt worden und ist zum Preise von Mk. 1·20 vom Centralbureau, München, Dachauerstrasse Nr. 9/II, zu beziehen, woselbst auch jede weitere Auskunft ertheilt wird.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif Nr. 12.) Mit Wirksamkeit vom 1. September wurde die Station Salzburg in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Palmkernöl mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach oder von	Budenheim	Darmstadt Hauptbhf.	Gross-Gerau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Salzburg . . .	2·72	2·51	2·56

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Tarifänderungen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecken Penzberg—Bichl und Bichl—Beuerberg werden die Tarife für die Stationen der Isarthalbahn theils Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen erfahren. Die Einführung der geänderten Tarife erfolgt durch Nachtrag VII, dessen Erscheinen noch besonders veröffentlicht wird. Ausserdem wird am 1. October 1897 die directe Güterabfertigung zwischen der Privatbahn Kötzting-Lam und der Localbahn-Actiengesellschaft in München aufhören, weshalb die im Nachtrag I vom 1. August 1895 auf Seite 8 und 9 für Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal enthaltenen Anstosstaxen Ende September 1897 aufgehoben werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ergänzung des Kilometerzeigers vom 1. April 1895.) Für die demnächst zur Eröffnung kommende, zwischen Gersthofen und Langweid am Lech gelegene Station V. Classe Gablingen betragen die Entfernungen:
bis Augsburg 12, bis Harburg 41, bis München C.-B. 74 km,
bis Bäumenheim 25, bis Hoppingen 46, bis Nördlingen 59 km,
bis Donauwörth 30, bis Langweid a. Lech 3, bis Nordendorf 15 km,
bis Gersthofen 5, bis Meitingen 10, bis Oberhausen b. Augsb. 10 km,
bis Grosselfingen 54, bis Mertingen 23, bis Pleinfeld 116 km,
bis Gunzenhausen 99, bis Möttingen 50, bis Wörnitzstein 35 km.

Die Entfernungen für die übrigen Haupt- und Vicinalbahnstationen werden durch Nachtrag VI zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 veröffentlicht.

Bayerischer Vicinal- und Localbahnschnitttarif vom 1. Juli 1895. (Ergänzungen und Abänderungen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecken Penzberg—Bichl der Bayerischen Staatsbahn und Bichl—Beuerberg der Localbahn-Actiengesellschaft in München werden die Anstosssätze der Stationen der letztgenannten Verwaltung: Beuerbrunn, Beuerberg, Degerndorf, Ebenhausen-Schäftlarn, Eurasburg, Grosshesselohe (Isarthalbahn), Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, München (Isarthalbahn), Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen theils Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen erfahren, welche demnächst durch Tarifnachtrag zur Veröffentlichung kommen werden.

Weiters sind mit sofortiger Giltigkeit die Anstosssätze der Localbahnstation Friedrichsthal um folgende Beträge zu kürzen:

in Eilgut . . . . um 0·12 Mk. für 100 kg
„ Frachtstückgut und Specialtarif
für best. Stückgüter . . . . . „ 0·10 „ „ 100 „
„ den übrigen Classen . . . . . „ 0·06 „ „ 100 „

Im Ausnahmetarif für Düngemittel etc. erfolgt keine weitere Kürzung mehr.

In den auf Grund der allgemeinen Kilometertariftabelle oder besonderer Ausnahme-Kilometertariftabellen zu bildenden Frachtsätzen hat künftig der Zuschlag ebenfalls zu entfallen.

Ausserdem wird am 1. October 1897 die directe Güterabfertigung mit den Localbahnstationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal aufhören, weshalb von diesem Tage ab die Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen für diese Stationen zu streichen sind.

Deutsch-Dänischer Verband. (Aufhebung des vom 1. Juli 1875 giltigen Tarifes für Leichen und Fahrzeuge.) Mit 27. August trat der Tarif für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Deutsch-Dänischen Verbande vom 1. Juli 1875 (Neudruck vom 15. März 1882) ausser Kraft. Eine directe Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet zwischen deutschen und dänischen Stationen von diesem Tage ab nicht mehr statt.

Etwaige Sendungen werden künftig auf der Grenzstation umexpedirt. Die hiedurch für auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge bedingten Frachterhöhungen werden erst vom 1. October ab giltig.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg. (Verbands-Gütertarif, Heft 1.) Mit 27. August wurden die „Reglementarischen Bestimmungen" unter A des Tarifes für den oben bezeichneten Verkehr aufgehoben und durch anderweitige Bestimmungen ersetzt, welche in einem neu erschienenen „Verbands-Gütertarif, Heft 1" für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits enthalten sind. Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 50 Pfg. für das Exemplar von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Deutsch-Skandinavischer Verband. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 27. August kam zum Tarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag VII zur Einführung.

Durch ihn werden die bestehenden Tarifsätze für die Station Sonneberg i. Th. mit Geltung vom 1. October ohne Ersatz aufgehoben, wogegen unter Anderen die Station Wilhelmsburg mit den für Hamburg H. giltigen Frachtsätzen in den Verband aufgenommen wird.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1600	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. S—58, sowie Pflastersteine aus der Pos. S—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	dem Industriegeleise in Mrač nächst der Station Čerčan-Pišely	Beneschau Bistric Budweis Čerčan-Pišely loco Klein-Heřmanic-Sedletz Klosterneuburg-Weidling Mnichovic-Stranschic Nusle-Vršovic Nussdorf Ouřinoves Prag (St.B.) Smichow Hrabowka transit Ričan Sudoměřic Tabor Vyšehrad Wien II (K.F.J.B.) Wotic	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter nachstehenden weiteren Bedingungen: 1. Von den Artikeln Schotter und Steine sind entweder 3 Wagenladungen auf einmal aufzugeben oder es ist für jeden auf diese Anzahl fehlenden Wagen die Gebühr von 4 Kronen nach Čerčan-Pišely loco zu entrichten. 2. Die Verfrachtung der mit Lehm beladenen Wagen hat entweder gleichzeitig mit 3 Wagenladungen Schotter, bezw. Steine zu erfolgen, oder es sind wenigstens 6 Wagenladungen Lehm auf einmal aufzugeben; widrigenfalls ist, sofern weniger als 6 Wagenladungen Lehm allein zur Beförderung gelangen, für jeden auf letztere Anzahl fehlenden Wagen die Gebühr von 2 Kronen nach Čerčan-Pišely loco zu bezahlen. Das Auf-, resp. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Heller 9·2 10·2 26·8 4·0 11·2 58·2 9·2 11·4 59·2 9·6 11·4 15·2 15·2 9·4 12·6 15·2 15·2 59·8 10·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen haben im Grunde des Betriebsvertrages für das Industriegeleise von der erzherzoglichen Güterdirection Konopist oder einem Verwaltungszweige derselben auszugehen, bezw. an einer dieser Stellen anzulangen
			Lehm aus Pos. E—20		den über Tabor hinaus gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen					Frachtsatz bis Tabor plus 0·18 Heller pro 100 kg und 1 km				
					Čerčan-Pišely loco					2·0 Heller				
			Frachtgüter aller Art		Čerčan-Pišely transit oder umgekehrt	Zahlung der Fracht für das verladene Gewicht				4 Heller pro 100 kg, in minimo 4 Kronen pro Wagen				
1601	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker aller Art (Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Opočno	Brody Krakau Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 5 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 344 290 324		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1602	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chilisalpeter zum Düngen (Ausnahmetarif Nr. 54 A)	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Mödritz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897		Pfge. 106 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag 5 Pfennige, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
					Sokolnitz					107 *)				
				Schönpriesen-Umschlag	Mödritz					101 *)				
					Sokolnitz					102 *)				
				Dresden-Elbkai	Mödritz					128				
					Sokolnitz					129				
1603	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C-5	Wisočan Oe.N.W.B. transit (für Transporte von Kirchbüchl und Wörgl)	Hohenelbe	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B., bezw. der Tarife für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1894	Verschieden	17 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma E. Schreiber in Oberhohenelbe als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Diese Transporte müssen für den Wiederaufbau der Fabriksanlagen der Firma E. Schreiber in Oberhohenelbe bestimmt sein
1604	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Triest	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarifes nach Rosenheim oder nach darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Bis Ende August 1898	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Verschieden	Frcs. 18.80 per Tonne = 1000 kg	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1605	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Almás-Füzitö (loco)	**Wien (St.E.G.) loco, sowie Wien (St.E.G.) trs., mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien, bezw. via Hegyeshalom-Pozsony instradirt**	**Verfrachtung von mindestens 670 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1897	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, und Theil III, Heft 1	Wien (St.E.G.) loco: 98 Heller	88 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
									Wien (St.E.G.) transit: **Verschieden**		**10 Heller**			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1606	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baukalk und Cement	a) Prag (St.E.G.) b) Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Wildenschwert	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	a) 39·3 kr. b) 40·3 kr.	a) 28·0 kr. b) 28·0 kr.	a) 11·3 kr. b) 12·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss bestätigt werden, dass die fraglichen Sendungen zum Erweiterungsbau einer mechanischen Weberei in Kerhartitz bei Wildenschwert verwendet wurden
										Heller				
1607	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**		a) Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I b) Bruchsteine der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Volksgarten loco	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 61 kr. = 122 h b) 44 kr. = 88 h	46 32	76 56	Im Kartirungswege		In diese Publication ist die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1897 unter Pos. 106 enthaltene Frachtermässigung einbezogen
					Czernowitz				a) 63 kr. = 126 h b) 45 kr. = 90 h	50 34	76 56			
					Zuczka				a) 63 kr. = 126 h b) 45 kr. = 90 h	50 34	76 56			
					Łuźan				a) 65 kr. = 130 h b) 46 kr. = 92 h	— 44	— 48			
					Nepolokoutz				a) 66 kr. = 132 h b) 47 kr. = 94 h	— 46	— 48			
1608	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter	Györ rábaparti rakodóhely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 15. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif vom 1. August 1896 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transitverkehr (Verkehr mit Ungarn)		Gruppe a 500 Ctms. *) " b 500 " *) " c 489 " *) " d 478 " *) " e 458 " *)	Bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		

*) Siehe Ziffer 5 der Tarifbestimmungen, Seite 6, bezw. des Verzeichnisses auf Seite 31 58 des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditionstabelle) des nebengenannten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1609	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteplatten der Position C—8 der Güterclassification des vorgenannten Tarifes, Theil I als Frachtgut	Lužna Lischan (B.E.B.) via Bubna—Triebitz	Gewitsch-Jaroměřic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Wiederruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	71·1 Kreuzer ö. W. (= 142·2 Heller)		Im Kartirungswege		
			Chamotteziegel der Position Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen				71·1 Kreuzer ö. W. (= 142·2 Heller)				
1610	Buschtěhrader Eisenbahn		Dampfstrassenwalze (von Brüx stammend)	Komotau transit und umgekehrt (für den Rücktransport)	Carlsbad	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Tarifclasse B	Classe B abzüglich des folgenden Nachlasses, und zwar abgesondert für den Hin- und Rücktransport	Vierzig Procent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf welchen der Reclamant beim Hin- und Rücktransporte als Versender und Empfänger in erscheinen muss, vorzulegen bis spätestens Ende December 1897 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nr.	Laufende Zahl der Nummer des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung verlautbart wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
71	Nr. 72 vom 24. Juni 1897, bezw. „Berichtigung" i. a. Nr. 75 vom 1. Juli 1897 und Nr. 82 vom 17. Juli 1897	1258 58 59	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art laut Specification im Ausnahmetarif 12 (Pos. a—i) des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes. Theil II, Heft 4, giltig vom 1. December 1893	Im Verkehre mit den Stationen Krompach K.O.B. und Ózd U.St.E.		Die Sätze der Schnittafel A, im Schnitt II, im Verkehre mit Ózd werden, wie folgt, berichtigt: Ózd U.St.E. — a 295, b 176, c 140, d 176, e 110, f 110, g 295, h 176, i 176 (für 100 kg in Markpfennig)	

Bau-Ausschreibung.

Auf der für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linie der Wiener Stadtbahn sind in dem Baulose 18, und zwar in der Station **Hütteldorf-Hacking** der **Wienthallinie**, die **Hochbauarbeiten** von zwei Dienerwohngebäuden und einem Nebengebäude im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet für die zwei Dienerwohngebäude und das Nebengebäude 83.000 fl. ö. W.

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten in der Station Hütteldorf-Hacking mit Ende Mai 1898 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preisliste, die Baubeschreibung, die Detailkostenberechnungen der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **25. September 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 2. October 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des 4200 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im September 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazin zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	20.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken, darunter 30.000 kg alte Bremsklötze	40.000
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	2.965
„ „ ganz aus Gusseisen	1.770
Altes Gusseisen, verbrannt	10.000
Altes Pauscheisen, unverbrannt	10.000
Alte Siederöhren, schmiedeiserne	40.000
Altes Zerreneisen	10.000
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	50.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (darunter 762 kg Herzstücke, 66 kg Leitstangen, 4172 kg Achsen) zusammen	5.000
Alter Blattfedernstahl in kleinen Stücken	4.000
Alter Volutfedernstahl „ „ „	2.000
Alte Stahltyres mit Nuthen	30.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	1.090
Plattenkupfer (Feuerbox)	2.850
Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	65
Gewöhnliches Bruchmessing	120
Alte messingene Rohre	904
Altes Packfong	17
Kupferspäne	2.707
Metallspäne von Rothguss	1.080
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	950
Telegraphenzink	408
Maculaturpapier, unsortirt	7.000
Oelfässer Stück	450
Packfässer „	90
Alte Tuchdienstkleider (worunter 200 kg Tuch, 102 kg Pelz und 100 kg Lodenkleider) zusammen	485

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten undgestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf von Altmaterialen“ versehen bis zum 21. September 1897 12 Uhr Mittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzureichen.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von fünf Percent der ganzen Kaufsumme bei der k. k. Staatsbahndirection Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Altmaterialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Tage des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben. Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingungen sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahndirection erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulare-Wortlaut nicht enthalten werden, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 7. September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

210.000 kg Eisenabgüsse,
12.000 „ Banca-Zinn,
3.000 „ Kupferblech, 0·5—10 mm stark,
6.000 „ Kupferplatten, 10—20 mm stark,
5.000 „ Kupferrohre, gezogen,
5.000 „ Kupferstutzen für Siederohre,
13.000 „ Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht,
500 „ Kupferdraht, ungelocht.

Die der Lieferungsausführung zugrunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Angaben über Bedarfsmengen und Dimensionen enthalten, können bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren. Für Zinn und Kupferwaaren sind fixe Zuschläge zu einem variablen Grundpreise zu offeriren, über dessen Aufstellung das bezügliche Offertformulare näheren Aufschluss gibt.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupfermaterialien“ bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Directien **bis längstens 1. October l. J., 12 Uhr Mittags**, einzubringen. Jeder Offerent hat das Recht, der am 2. October 1897, Vormittags 9 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. Wien, 11. September 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Juli 1897, Z. 10.516/I, betreffend Gebührenpflichtigkeit der Eingaben an die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.

Anlässlich einer Eingabe des Niederösterreichischen Gewerbevereines um Abänderung des hierortigen Erlasses vom 16. Jänner 1897, Z. 9517/I ex 1896, wurde demselben Nachstehendes bekannt gegeben:

„Hinsichtlich der Beschwerde gegen die Behandlung ungestempelter Eingaben im Sinne des § 81 des Gebührengesetzes wird das Gewicht der Gründe, welche einer rigorosen Anwendung dieser Norm gerade in den hier in Frage kommenden Angelegenheiten im Wege stehen, gewürdigt.

Nach § 81 des Gebührengesetzes hat eine Amtshandlung über eine ungestempelte Eingabe nur dann zu unterbleiben, wenn nicht öffentliche Rücksichten oder das Vorhandensein einer Gefahr für die Partei die Amtshandlung geboten erscheinen lassen.

Die Beurtheilung, ob diese Momente im concreten Falle gegeben seien, fällt aber naturgemäss in das Ermessen des betreffenden Zweiges der Staatsverwaltung und entzieht sich der Einflussnahme der Finanzbehörden.“

Demnach ergeht die Weisung, die erwähnten Ausnahmebestimmungen des § 81 des Gebührengesetzes in entsprechender, den Parteien günstiger Weise, selbstverständlich unter Wahrung der gesetzlichen Stempelpflicht der Parteien und unter Anwendung der weiteren Folgen der Ausserachtlassung dieser Pflicht, zu interpretiren, insbesondere also in allen commerciellen Angelegenheiten stets anzunehmen, dass mit dem unerledigt Liegenlassen der Eingabe eine Gefahr für die Partei verbunden sein könnte, und deshalb auch ungestempelte Eingaben in derartigen Angelegenheiten stets der meritorischen Behandlung zu unterziehen.

Es sind also ungestempelte, jedoch stempelpflichtige commercielle Eingaben stets — im Sinne der Alternative des Vorliegens einer Gefahr für die Partei — meritorisch in Behandlung zu nehmen, und ist post expeditionem wegen des Stempelgebrechens die Befundaufnahme zu veranlassen; bei sonstigen Eingaben ist im Zweifel ebenso vorzugehen und die Eingabe nur ausnahmsweise dann ad acta zu legen, wenn einerseits kein öffentliches Interesse die meritorische Erledigung erheischt, und wenn andererseits es vorweg klar ist, dass die Partei durch das Liegenlassen der Eingabe keinen oder einen geringeren Nachtheil als durch die Notionirung erleiden würde.

Schliesslich wird bemerkt, dass diese Weisung keine Abänderung, sondern lediglich eine Erläuterung des hieramtlichen Erlasses vom 16. Jänner 1897, Z. 9517/I ex 1896 (veröffentlicht im Amtsblatte des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Februar 1897, VII. Stück, Nr. 14, und im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 16. Februar 1897, Nr. 19, pag. 417), enthält.

Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. September 1897*) betreffend den Beitritt des Königreiches Dänemark zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Nach Erfüllung der Bedingungen, welche in der den Beitritt weiterer Staaten betreffenden Zusatzerklärung vom 20. September 1893, R.-G.-Bl. Nr. 204 ex 1896, zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, vorgesehen sind, hat der schweizerische Bundesrath mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 5. August 1897 den betheiligten Vertragsstaaten die erfolgte Annahme der Beitrittserklärung des Königreiches Dänemark zu dem obigen internationalen Uebereinkommen zur Kenntniss gebracht.

Im Sinne der einschlägigen Bestimmung der bezogenen Zusatzerklärung gelangt der Beitritt des Königreiches Dänemark einen Monat nach dem Datum des citirten Benachrichtigungsschreibens zur Wirksamkeit.

In die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, sind aus diesem Anlasse die nachstehenden dänischen Eisenbahnen aufgenommen worden:

Dänemark.

A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Strecken:

1. Die Dänischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der von denselben betriebenen Trajectanstalten über:

a) den Limfjord (Oddesund Nord—Oddesund Süd und Nykjöbing—M.-Glyngöre);
b) den Kleinen Belt (Fredericia—Strib);
c) den Grossen Belt (Nyborg—Korsör);
d) den Sund (Elseneur—Helsingborg);
e) den Masnedsund (Mansnedö—Orehoved);

dagegen mit Ausschluss:

der von der Eisenbahngesellschaft des südlichen Führen betriebenen Strecke Ringe—Faaborg der Dänischen Staatseisenbahnen, und

der Packetbootlinie von Korsör nach Kiel.

Die von den Dänischen Staatseisenbahnen auf Rechnung der Concessionäre betriebenen Eisenbahnstrecken:

2. Orehoved—Gedser,
3. Riebe—Vedsted,
4. Aalestrup—Viborg.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden:

I. Deutscher Verwaltungen.

5. Die von den kgl. Preussischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von der dänisch-deutschen Grenze bei Farris bis Vamdrup.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Dornbirn nach Gütle.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Raimund Schenkel in Dornbirn im Vereine mit dem Ingenieur Theodor Schenkel in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Stadt Dornbirn nach Gütle im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. August 1897. Z. 11.232/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Grenze bei Drenovac.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ludwig Baron Ožegović, k. u. k. Kämmerer, Gutsbesitzer etc. in Guščerovac, Bezirk Križevci, Croatien, die mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 9. August 1895, Z. 29.314 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 31. August 1895), ertheilte und mit den Erlässen vom 18. Februar und 10. August 1896, ZZ. 536/I und 7306/I (Verordnungs-Blatt Nr. 33 vom 21. März, resp. Nr. 107 vom 19. September 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalpurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Grenze bei Drenovac unter den im erstcitirten Erlasse festgesetzten Vorbehalten auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 16. August 1897. Z. 12.549/I.

*) Enthalten in dem am 4. September 1897 ausgegebenen LXXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 204.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1897

und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

In der bisher geübten Form der Publication der Betriebseinnahmen-Ausweise des österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes tritt vom Berichtsmonate Juli an insofern eine Aenderung ein, als die ungarischen Eisenbahnen nicht mehr in den Bericht und die zugehörigen Tableaux einbezogen, sondern abgesondert zur Veröffentlichung gelangen werden.

Durch den in beiden Reichshälften fortschreitenden Zuwachs an neuen Eisenbahnlinien hatten nämlich die erwähnten Monatsberichte nach dem bisherigen Vorgange einen derartigen Umfang erreicht, dass darunter die Uebersichtlichkeit bereits gelitten hat; andererseits hatte auch der grosse Zeitaufwand, welcher zur Bewältigung der Arbeit nothwendig war, oftmals eine Verzögerung der rechtzeitigen Publication verursacht, und dürfte voraussichtlich insbesonders dem letzteren Uebelstande durch die getrennte Veröffentlichung der beiderseitigen Ausweise vorgebeugt werden.

Zum vorliegenden Betriebsausweise der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juli 1897 ist folgendes zu bemerken:

Im Monate Juli 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 19. Juli die 6·715 km lange elektrische Kleinbahn in Czernowitz;

am 31. Juli die 3·329 km lange elektrische Kleinbahn Linz-Urfahr.

Weiters wird zum Eisenbahnverkehrsberichte pro Juni 1897 (Vrdgs.-Bl. Nr. 92) die am 13. Juni erfolgte Eröffnung der 1·8 km langen Theilstrecke Kinsky-strasse—Bělhorskagasse der elektrischen Kleinbahn Prag (Smichow)-Košiř nachgetragen.

Im Monate Juli 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,146.800 Personen und 7,539.255 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 22,793.975 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1331 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,316.948 Personen und 7,166.851 t Güter, 22,750.050 fl., oder per Kilometer 1365 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·5 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. Juli 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 60,986.754 Personen und 50,466.312 t Güter, gegen 61,578.283 Personen und 48,108.502 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 143,579.866 fl., im Jahre 1896 auf 140,473.631 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 16.978 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16.571·2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1897 auf 8457 fl., gegen 8477 fl. im Vorjahre, das ist um 20 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 14.498 fl., gegen 14.532 fl. im Jahre 1896, das ist um 34 fl., mithin um 0·2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1897 per Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.873
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	42.493
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	33.087
4. Leoben-Vordernberger Bahn	29.808
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.426
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.187
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.319
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.823
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.947
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.892
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.662
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.860
13. Böhmische Nordbahn	12.894
14. K. k. Staatsbahnen	11.954
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.451
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.852
17. Eisenbahn Wien-Aspang	9.245

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	21.288
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.703
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.897
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.111
5. Stauding-Stramberger Localbahn	13.837
6. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecke in Brünn	13.634
7. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	11.964
8. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.815
9. Bozen-Meraner Bahn	11.654
10. Kuttenberger Localbahn	9.998
11. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	9.212
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.090
13. Neutitscheiner Localbahn	8.863
14. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.675
15. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	6.758
16. Localbahn Dolina-Wygoda	6.639
17. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	6.582
18. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.156
19. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.085
20. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.517
21. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.433
22. Unterkrainer Bahnen	4.346
23. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	3.999
24. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.946
25. Kremsthal-Bahn	3.574
26. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.564

	Gulden
27. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.418
28. Bukowinaer Localbahnen	3.329
29. Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.051
30. Localbahn Asch-Rossbach	3.003
31. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.003
32. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.783
33. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.733
34. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.647
35. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.605
36. Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.602
37. Mühlkreis-Bahn	2.568
38. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.491
39. Steyrthal-Bahn	2.486
40. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.420
41. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.376
42. Valsugana-Bahn	2.283
43. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.261
44. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.247
45. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.232
46. Localbahn Plan-Tachau	2.230
47. Localbahn Auspitz	2.191
48. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.159
49. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.149
50. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.085
51. Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	2.036
52. Mährische Westbahn	2.007
53. Welser Localbahn	1.942
54. Böhmische Commercialbahnen	1.915
55. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.906
56. Localbahn Wotic-Selčan	1.896
57. Murthal-Bahn	1.879
58. Ostgalizische Localbahnen	1.834
59. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.776
60. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.760
61. Gailthal-Bahn	1.750
62. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.724
63. Friauler Localbahn	1.713
64. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.659
65. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.568
66. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.531
67. Kolomeaer Localbahnen	1.419
68. Ybbsthal-Bahn	1.375
69. Localbahn Zwittau-Polička	1.364
70. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.233
71. Localbahn Postelberg-Laun	1.191
72. Localbahn Melnik-Mšeno	1.173
73. Bukowinaer Landesbahnen (Localb. Hliboka-Sereth)	989
74. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	986
75. Localbahn Saitz-Göding	960
76. Localbahn Čerčan-Modřan	912
77. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	838

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	16·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·9
K. k. Staatsbahnen	4·3
Eisenbahn Wien-Aspang	3·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·2

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	98·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	72·1
Friauler Bahn	45·6
Localbahn Postelberg-Laun	29·2
Ybbsthal-Bahn	24·9
Localbahn Asch-Rossbach	22·8
Kolomeaer Localbahnen	19·3
Steyrthal-Bahn	16·4
Localbahn Strakonitz-Winterberg	14·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	14·7
Bozen-Meraner Bahn	12·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·8
Stauding-Stramberger Localbahn	11·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	10·7
Welser Localbahn	10·4
Mühlkreis-Bahn	9·7
Neutitscheiner Localbahn	8·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·0
Gailthal-Bahn	6·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	6·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	5·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·8
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	5·3
Kremsthal-Bahn	5·0
Unterkrainer Bahnen	4·3
Localbahn Beneschau-Wlaschim	3·9
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	1·6
Murthal-Bahn	1·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1·2
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	0·9
Böhmische Nordbahn	1·3

	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·8
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·1
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	0·6
Localhahn Plan-Tachau	0·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	1·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2·3
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	4·1
Localbahn Wotic-Selčan	4·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart	5·6
Böhmische Commercialbahnen	5·6
Localbahn Dolina-Wygoda	5·7
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	7·3
Localbahn Auspitz	9·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	9·4
Kuttenberger Localbahn	10·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·0
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	12·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12·1
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	12·3
Mährische Westbahn	13·8
Bukowinaer Localbahnen	14·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	25·3
Valsugana-Bahn	26·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	26·2
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	27·0
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	30·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen zeigen pro Juli 1897, im Vergleiche mit den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 310.569 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 192.421, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 306.995 Personen und fl. 176.193 und auf die Staatsbahnen in Galizien 3574 Personen und fl. 16.228 entfallen.

Der namhafte Frequenz- und Einnahmenausfall im Personenverkehre der westlichen Linien findet seine Erklärung vornehmlich in den ungünstigen Witterungsverhältnissen des Monates Juli, welche in den letzten Tagen desselben sogar eine theilweise Einstellung des Verkehres zur Folge hatten.

Im Gegensatze zum Personenverkehre weist der Güterverkehr ein Plus von 142.180 t und fl. 384.525 aus, welches sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 89.885 t und fl. 159.494 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 52.295 t und fl. 225.031 vertheilt

Dieses günstige Ergebniss ist darin begründet, dass auf den westlichen Staatsbahnen alle Waarengattungen, mit Ausnahme der eine geringe Frequenzabnahme aufweisenden Artikel Steine, Erze, Getreide, Mehl und Salz, eine Zunahme in der Beförderung zu verzeichnen hatten.

Auf den Staatsbahnen in Galizien, auf welchen der Verkehr in Folge von Hochwasserschäden gleichfalls eine längere Unterbrechung erfuhr, ergab sich durch die gesteigerte Beförderung von Getreide (2000 Wagen, meist russischer Provenienz), dann durch die Mehrverfrachtung von Baumaterialien, lebendem Vieh und Zucker eine entsprechende Mehreinnahme. Eine erwähnenswerthe Verminderung der Frequenz resultirte nur bei den Artikeln Holz und Petroleum.

Hinsichtlich des Gesammtverkehres ergibt sich somit für den Monat Juli 1897 eine Mehreinnahme von fl. 192.104 und für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1897, gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres, eine Mehreinnahme von fl. 3,043.273.

Bukowinaer Localbahnen. Der Personenverkehr weist einen Rückgang der Frequenz um 3427 Reisende, der Güterverkehr einen solchen um 11.244 t auf. Ursache dieser Wenigerbeförderung sind die auf sämmtlichen Linien dieser Bahnen eingetretenen, zum Theil andauernden Verkehrsstörungen in Folge von Wolkenbrüchen und Hochwasser.

Friauler Eisenbahn. Die Mehreinnahme ist zum kleineren Theil auf den Personenverkehr, zum grösseren Theil auf den gesteigerten Güterverkehr zurückzuführen, welcher eine Zunahme um 3854 t, zumeist Materialtransporte für den Ausbau der Linie Cervignano—Landesgrenze, zeigt.

Localbahn Lemberg- (Kleparów-) Janów. Die Mehreinnahme entstammt vorwiegend dem Güterverkehre, bei welchem sich in den Artikeln Holz, Steine, Meth, Honig und leere Fässer eine Mehrverfrachtung um 2307 t ergab.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mehreinnahme provenirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher hauptsächlich bei Kohle, Holz, Ziegeln, Kalk, Eisen und Rohzucker eine Zunahme der Frequenz erkennen lässt.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Der Verkehr dieser Bahn ergab ein Plus von 2857 Personen und 1619 t, welchem die Mehreinnahme von fl. 765, bezw. fl. 2063 entspricht. Das Frequenzplus im Güterverkehre resultirt aus der Mehrverfrachtung bei den Artikeln Kohle, Ziegel und Holz.

Ybbsthalbahn (Waidhofen a. d. Ybbs—Gr.-Hollenstein). Die Mehreinnahme ist sowohl in dem Umstande begründet, dass diese Bahn erst am 15. des Vergleichsmonates zur Eröffnung gelangte und somit im Juli 1896 nur 17 Tage im Betriebe stand, als auch darin, dass seither der Verkehr sich allmälig entwickelt hat und sonach auch Frequenz und Einnahme eine Steigerung erfahren haben.

Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth. Der bedeutende Einnahmenausfall rührt einzig aus dem Güterverkehre her, welcher in Folge Einstellung des Betriebes in der Dampfmühle zu Ebenfurth ab Mitte Juli eine Minderverfrachtung von 8560 t zeigt.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind nach definitiven Buchungen bis Ende April 1897 richtiggestellt.

(Fortsetzung auf Seite 1838.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.102	7.985	3,960.671	2,470.181	2,912.786	6,175.908	9,088.694	1.122	8,896.590	1.114	+ 0·7	8.072	7.963
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	7.845	8.068	855	3.666	4.521	301	2.812	187	+ 61·0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.239	4.043	2.283	5.938	8.221	357	5.231	227	+ 57·3	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	2.207	524	729	884	1.613	85	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	8.271	405	526	255	781	156	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.700	26.856	7.444	36.982	44.426	252	73.886	420	— 40·0	176	176
Čerčan-Modřan	16	. . .	2.197	1.809	418	1.538	1.956	122	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	601	5.984	106	4.213	4.319	540	5.767	721	— 25·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.661	2.625	2.031	3.733	5.764	288	5.732	287	+ 0·3	20	20
Friauler Bahn	16	16	8.661	4.427	1.682	2.839	4.521	283	1.863	117	+142·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.078	2.060	1.842	2.322	4.164	107	4.181	107	. . .	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.225	2.785	1.646	2.801	4.447	143	4.492	145	— 1·4	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.567	1.972	1.785	1.650	3.435	229	4.404	294	— 22·1	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.520	574	316	783	1.099	137	1.380	173	— 20·8	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.613	3.170	240	2.543	2.783	84	2.731	83	+ 1·2	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	23.231	7.450	12.138	11.558	23.696	266	21.449	241	+ 10·4	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	8.225	2.591	2.933	2.177	5.110	232	2.844	129	+ 79·8	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	3.562	2.499	1.166	2.500	3.666	175	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	15.146	7.011	4.826	9.792	14.618	162	18.169	202	— 19·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.088	5.161	261	1.713	1.974	395	2.497	499	— 20·8	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.120	3.713	4.594	8.007	12.601	166	13.864	182	— 8·8	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.398	404	463	444	907	65	925	66	— 1·5	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	7.076	3.534	4.460	6.800	11.260	154	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.515	1.247	904	1.437	2.341	180	2.937	226	— 20·4	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.118	1.345	164	698	862	78	622	57	+ 36·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.278	2.959	355	2.840	3.195	188	1.019	60	+213·3	17	17
Rakonitz-Pladen-Petschau	69	. . .	12.290	5.178	3.119	6.824	9.943	144	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	3.868	655	685	1.050	1.735	193	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.398	933	908	1.271	2.179	218	2.388	239	— 8·7	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	19	4.671	1.187	1.537	2.491	4.028	183	4.217	222	— 17·6	22	3
Strakonitz-Winterberg	32	32	11.904	4.274	3.374	7.113	10.487	328	7.659	239	+ 37·2	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	27.132	16.485	13.171	37.972	51.143	382	46.122	344	+ 11·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	30.316	1.622	11.357	4.430	15.787	251	17.415	276	— 9·1	63	29
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.645	962	1.505	1.040	2.545	231	3.783	344	— 32·8	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.495	8.836	4.534	6.220	10.754	199	8.951	166	+ 19·8	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	8.869	11.535	2.921	3.664	6.585	387	11.156	656	— 41·0	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	11.160	2.179	2.793	3.398	6.191	221	5.913	211	+ 4·7	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.833	1.487	1.107	1.837	2.944	173	2.981	175	— 1·1	17	17
Ybbsthalbahn	26	14	6.762	1.085	1.620	1.763	3.383	130	1.284	92	+ 41·3	26	2
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.731	23.489	346	9.863	10.209	1.276	9.752	1.219	+ 4·7	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	2.987	970	1.090	930	2.020	106	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.844	6.965	672	3.842	4.514	188	7.132	297	— 36·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	889	4.870	104	2.497	2.601	520	2.704	541	— 3·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	208.934	747.995	52.470	470.502	522.972	5.178	566.718	5.611	— 7·7	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	232.864	170.014	90.220	275.683	365.903	1.143	378.462	1.183	— 3·4	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	97.374	213.483	76.850	240.006	316.856	1.704	309.156	1.662	+ 2·2	186	186
Linie lit. B	236	236	195.880	311.293	151.117	412.885	564.002	2.390	529.702	2.245	+ 6·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	43.610	62.239	17.242	119.805	137.047	1.506	137.370	1.510	— 0·3	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate (Gulden) 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
21,486 832	16,261.789	14,551.935	41,737.832	56,289.767	6.973	14,615.726	38,630.765	53,246 491	6.687	+ 4·3	11.954	11.463	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
44.829	49.891	4.821	21.457	26.278	1.752	4.313	17.099	21.412	1.427	+ 22·8	3.003	2 446	Asch-Rossbach
27.299	13.834	11.529	21.891	33.420	1.453	11.563	20.604	32 167	1.399	+ 3·9	2.491	2.398	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
16.150	4.562	4.131	6.836	10.967	577	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	989	. . .	Hliboka-Sereth
28.687	3.414	2.664	3.278	5.942	1.188	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.036	. . .	Itzkany-Suczawa
108.654	196.737	48.980	292.762	341.742	1.942	57.790	343.668	401.458	2 281	— 14·8	3.329	3.910	Bukowinaer Localb.
10.481	7.215	1.930	6 047	7.977	532	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	912	. . .	Cerčan-Modřan
1.927	44.560	367	30.620	30.987	3.873	. . . .	32.873	32.873	4.109	— 5·7	6.639	7.044	Dolina-Wygoda
38.092	19.370	12.700	27.184	39.884	1.994	12.270	27 566	39.836	1.992	+ 0·1	3.418	3.415	Fehring-Fürstenfeld
39.262	8.225	8.442	7.537	15.979	999	7.520	3.462	10.982	686	+ 45·6	1.713	1.176	Friauler Bahn
48.026	12.925	12.177	15.847	28.024	719	12.303	15.768	28.071	720	— 0·1	1.233	1.234	Fürstenfeld-Hartberg
30.249	18.212	9.416	22.227	31.643	1.021	10.093	19.497	29 590	955	+ 6·9	1.750	1.637	Gailthal-Bahn
42.198	18.377	9.821	16.454	26.275	1.752	9.567	17.840	27 407	1.827	– 4·1	3.003	3.132	Gleisdorf-Weiz
14 058	4.541	2.344	4.979	7.323	915	2.304	5.448	7.752	969	— 5 6	1.568	1.661	Göpfritz-Gr. Siegharts
12.233	25.373	2.136	25.176	27.312	828	2.144	20.755	22.899	694	+ 19 3	1.419	1.189	Kolomeaer Localbahnen
126.304	48.415	72.523	70.489	143.012	1.606	70.914	70 361	141.275	1.587	+ 1·2	2.753	2.721	Lemberg-Bełzec
35 640	11.984	11.672	11.109	22.781	1.036	9.097	2.388	11.485	522	+ 98·5	1.776	895	Lemberg (Klep.)-Janów
26.215	11.955	6.455	12.307	18.762	893	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.531	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
82.066	53.300	24.384	81.045	105.429	1.171	25.775	96.523	122.298	1.359	— 13·8	2.007	2.329	Mährische Westbahn
13.962	31.406	1.738	11.437	13 175	2.635	1.865	12.944	14.809	2.962	— 11·0	4.517	5.078	Mösel-Hüttenberg
73.054	24.951	27.136	56.127	83.263	1.096	26 320	55.728	82.048	1.080	+ 1·5	1.879	1.851	Murthal-Bahn
15.786	2.969	3.106	3.740	6.846	489	3.099	3.785	6.884	492	— 0·6	838	843	Nakři-Netolitz Netolitz
32.401	20.879	19.076	59.025	78.101	1.070	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.834	. . .	Ostgalizische Localb.
22.028	7.761	5.566	11.342	16.908	1.301	5.821	11 248	17.069	1.313	— 0·9	2.230	2.251	Plan-Tachau
6.668	9.776	1.251	6.393	7.644	695	1.464	4.453	5.917	538	+ 29·2	1.191	922	Postelberg-Laun
11.628	34.890	1.976	23.833	25.809	1.518	1.950	13.037	14.987	882	+ 72·1	2.602	1.512	Potscherad-Wurzmes
16.852	5.509	6.957	7.361	14.318	1.302	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.232	. . .	Rakonitz-Pl.-Petschau
27.194	8.136	4.223	6.717	10.940	1.216	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.085	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
21.211	8.420	5.261	7.928	13.189	1.319	5.735	7.673	13.408	1.341	— 1·6	2.261	2.298	Schwarzenau-Waidhofen
24.226	7.567	8.065	14.531	22.596	1.027	2.310	1.907	4.217	1.406	— 27·0	1.760	2.400	Schwarzenau-Zwettl
63.842	25.552	17.527	39.440	56.967	1.780	15.906	33.760	49.666	1.552	+ 14·7	3.051	2.661	Strakonitz-Winterberg
180.133	112.393	83.432	256.312	339.744	2.535	81.757	244.055	325.812	2.431	+ 4·3	4.346	4.167	Unterkrainer Bahnen
155.468	8.916	60.061	23.856	83.917	1.332	38.796	13.590	52.386	1.806	— 26·2	2.283	3.096	Valsugana-Bahn
24.734	8.541	6.213	9.325	15.538	1.412	7.001	8.904	15.905	1.446	— 2·3	2.420	2.478	Vöcklabruck-Kammer
101.018	44.539	29.727	31.460	61.187	1.133	29.773	25.603	55.376	1.026	+ 10·4	1.942	1.759	Welser Localbahnen
55.979	111.955	19.270	47.740	67.010	3.942	20.208	56.015	76.223	4.483	— 12·1	6.758	7.685	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
62.398	13.568	14.042	21.081	35.123	1.254	14 431	18.710	33.141	1.184	+ 5·9	2.149	2.030	Wodňan-Prachatitz
21.646	9.508	6.807	11.998	18.805	1.106	6.631	13.092	19.723	1.160	— 4·7	1.896	1.989	Wotic-Selčan
39.091	8.117	8.883	11.964	20.847	802	953	331	1.284	642	+ 24·9	1.375	1.101	Ybbsthalbahn
15.109	177 045	1.888	68.629	70.517	8.815	1.664	69.790	71.454	8.932	— 1·3	15.111	15.312	Zeltweg-Fohnsdorf
18.954	6.558	6.119	9 008	15.127	796	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.364	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
16 337	34.256	3.939	26.546	30.485	1.270	4.280	39.807	44.087	1.837	— 30·9	2.159	3.123	Časlau-Zawratetz
5.665	36 681	714	17.392	18.106	3.621	707	16.934	17.641	3.528	+ 2·6	6.156	5.998	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,258.936	5,189 249	282.065	3,304.389	3,586.454	35.509	277.828	3,301.056	3,578.884	35.434	+ 0·2	60.873	60.744	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,383 261	1,142.404	551.544	1,855.537	2,407.081	7.522	574.241	1,863.887	2,438.128	7.619	— 1·3	12 894	13.061	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
503.921	1,456.474	332 081	1,710.136	2,042.217	10 980	330.926	1,687.611	2,018.537	10.852	+ 1·2	18.823	18.603	Linie lit. A
936.522	2,144.364	565.608	2,934.822	3,500.430	14 832	548.584	2,755.533	3,304.117	14 000	+ 5 9	25.426	24.000	Linie lit. B
277.804	442.193	107.151	842.651	949.802	10.437	108.754	849.509	958.263	10.530	— 0·9	17.892	18.048	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	988.731	1,081.193	677.957	2,417.908	3,095.865	2.988	3,162.722	3.053	— 2·1	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	97.986	45 370	22.826	42.590	65.416	233	68.622	244	— 4·5	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	66.240	117.227	34.068	227.268	261.336	4.083	231.446	3 616	+ 12·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	14.332	67.007	3.391	36 360	39.751	2.650	40.149	2.677	— 1·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	376.631	253.870	252.024	665.497	917.521	1.461	956.265	1.523	— 4·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	172.598	272.861	95.841	441.344	537.185	1.744	550 900	1.789	— 2·5	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	897.152	656.623	619.036	1,602.160	2,221.196	1 626	2,289.249	1.676	— 3·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	34.684	20.175	9.708	16.791	26.499	803	34.414	1.043	— 23·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,844.204	417.297	1,310.571	2,116.304	3,426.875	2.265	3,386.258	2.238	+ 1·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	53.395	. . . .	7.892	. . . .	7.892	1.973	10.023	2.506	— 21·3	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	185.672	136.054	69.561	223.090	292 651	1.027	325.274	1.141	— 10·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	115.736	39.437	41.689	42.457	84.146	945	85 979	966	— 2·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	30.988	56 989	10.330	64.364	74.694	1.149	77.456	1.192	— 3·7	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.537	799	589	548	1.137	162	1.262	180	— 11·0	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	32.807	22.685	9 710	23.783	33.493	174	40.356	209	— 16·7	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	23.113	7.154	15.071	12.032	27.103	874	22.303	719	+ 21·6	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.703	1.412	1.269	3 472	4.741	190	4.237	169	+ 12·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.407	1 349	1.354	2.496	3.850	154	3.542	142	+ 8·3	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	26.499	10.257	11.662	13.863	25.525	365	24.812	354	+ 3·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.686	3.748	928	2.097	3.025	1.008	2.448	816	+ 23·5	3	3
Localbahn Melnik-Mšeno	19	. . .	3.529	417	1.673	842	2.515	132	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.834	883	5.493	2.379	7.872	328	7.538	314	+ 4·5	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	12.092	1.474	7.366	6.397	13.763	237	11.787	203	+ 16·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.269	5.566	1.982	4.553	6.535	817	5.902	738	+ 10·7	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.285	1.276	1.016	2.344	3.360	224	3.923	262	— 14·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.099	927	973	1.341	2.314	93	2.260	90	+ 3·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	40.348	12.609	15 872	12.468	28.340	834	32.344	951	— 12·3	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	. . .	4.538	1.655	1.423	1.397	2.820	74	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.413	4.490	3.388	3.200	6.588	263	6.413	256	+ 2·7	25	19
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	33.594	2.398	27.901	4.470	32.371	483	33.189	496	— 2·6	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	15.373	3.207	7.873	5.903	13.776	417	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.560	35.017	1 886	24.183	26.069	1.448	22.660	1.259	+ 15·0	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.129	4.689	5.230	5 710	10.940	228	10.170	212	+ 7·5	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	2	1.023	2.813	201	1.739	1.940	277	465	233	+ 18·9	7	0·2
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.574	21.620	238	21.384	21.622	2.162	18.509	1.851	+ 16·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.905	7.598	2.157	9.051	11.208	287	15.550	399	— 28·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.612	5.493	3.770	5.461	9.231	188	8.927	182	+ 3·3	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.058	1.843	506	2.826	3.332	417	3.336	417	0	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	104.672	5.828	10.144	3.730	13.874	1.387	12.704	1.270	+ 9·2	10	10
Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	82.348	3.786	6.376	1.173	7.549	1.078	6.472	924	+ 16·7	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	225.898	364	32.690	707	33.397	795	34.330	817	— 2·7	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	85.092	. . . .	9.855	. . . .	9.855	821	8.982	748	+ 9·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	169.644	. . . .	15.229	. . . .	15 229	2.176	15.305	2.186	— 0·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	153.013	. . . .	12.606	. . . .	12.606	2.101	12.809	2.135	— 1·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	35.769	4.200	9.962	3.400	13.362	954	14.028	1.002	— 4·8	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	59.761	28.462	6.663	12.141	18.804	1.044	18.470	1.026	+ 1·8	18	18
Summe	17.121	16.663	11,146.800	7,539.255	6,793.645	16,000.330	22,793.975	1.331	22,750.050	1.365	— 2·5	16.978	16.571·2

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
5,964.146	6,945.803	3,759.952	16,236.021	19,995.973	19.301	3,731.799	16,369.466	20,101.265	19.403	— 0·5	33.087	33.262	Hauptbahnnetz
632.910	299.815	140.186	293.704	443.890	1.544	134.487	291.160	425.647	1.515	+ 1·9	2.647	2 597	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
380.951	722.103	182.808	1,403 613	1,586.421	24.788	177.070	1,180 040	1,357.110	21 205	+ 16·9	42.493	36.351	Oesterr. Strecke
80.062	445.184	17.246	243.555	260.801	17 387	16.027	225 427	241.454	16.097	+ 8·0	29.808	27.600	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
2,171.916	1,694.552	1,413.602	4,371.464	5,785.066	9.212	1,431.617	4,629.874	6,061.491	9.652	— 4·6	15.662	16.408	Garantirte Strecken
988.943	1,912 867	538.925	2,961 322	3,500.247	11.364	557.664	3,074.469	3,632.133	11.786	— 3·6	19.319	20.036	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
4,975.580	4,647.942	3,321.010	10,980.256	14,301.266	10.469	3,479.268	11,076.994	14,556.262	10.656	— 1·8	17.947	18.268	Oesterr. Linien
212.782	162.307	55.659	133.994	189.653	5.747	57.320	145.382	202.702	6.142	— 6·4	9 852	10.529	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
8,960.233	2,828.569	6,498.194	14,848.473	21,346.667	14.109	6,416.181	14,753.963	21,170.144	13.992	+ 0·8	24.187	23.986	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
186.447	. . . . .	27.906	. . . . .	27.906	6.977	30.815	. . . . .	30.815	7.704	— 9·4	11.964	13.212	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,074.022	947.249	398.544	1,521.310	1,919.854	6 736	414.183	1,575.498	1,989.681	6.981	— 3·5	11.451	11.868	Südnordd. Verbindgsb.
646.590	252.242	210.471	269.540	480.011	5.393	208.103	258.008	466.111	5.237	+ 3·0	9.245	8.978	Wien-Aspang Bahn
182.156	386.873	59.698	466.050	525.748	8.088	60.038	463.462	523.500	8.054	+ 0·4	13.860	13.812	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
34.525	8.582	3.745	5.201	8 946	1.278	3.650	6.213	9.863	1.409	— 9·3	2.191	2.415	Auspitzer Localbahn
193.639	146.458	53 999	161.588	215.587	1.117	52.405	175.971	228.376	1.183	— 5·6	1.915	2.028	Böhm. Commercialb.
172.959	55.610	116.589	94.141	210.730	6.798	110.186	76.605	186.791	6.026	+ 12·8	11.654	10.330	Bozen-Meraner Bahn
15.058	9.710	6.808	18 550	25.358	1.014	6.795	20 562	27.357	1.094	— 7·3	1.724	1.833	Deutschbrod-Humpoletz
20.179	10.016	7.384	17.023	24 407	976	7.054	18.018	25.072	1.003	— 2·7	1.659	1.705	Gr.-Priesen-W.-Auscha
151 590	68.822	57.167	88.820	145.987	2.085	58.103	80 928	139.031	1.986	+ 5·0	3.574	3.405	Kremsthal-Bahn
72 820	23.935	7.507	10.137	17.644	5.881	6.213	13.395	19.608	6.536	— 10·0	9.998	11.111	Kuttenberger Localb.
4.577	795	2.137	1.311	3.448	690	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.173	. . .	Localb. Melnik-Mšeno
61.088	10.108	45.647	16.406	62.053	2.586	39.991	15.013	55 004	2.292	+ 12·8	4.433	3.929	Mori-Arco-Riva a. G.
71.765	10.519	42.201	44.666	86.867	1.498	40.871	38.305	79.176	1.365	+ 9·7	2.568	2.340	Mühlkreis-Bahn
68.296	38.613	12 252	29.109	41.361	5.170	12.092	26.002	38.094	4.762	+ 8·6	8.863	8.163	Neutitscheiner Localb.
19.195	9.846	5.750	14.076	19.826	1.322	5.851	20.912	26 763	1.784	— 25·3	2.247	3.133	Reichenau a/K.-Solnitz
20.896	5.799	6.855	7.689	14.544	582	6.396	6.750	13.146	526	+ 10·7	996	900	Radkersburg-Luttenbg.
269.741	85.944	96.769	85 033	181.802	5.347	105.852	101.544	207.396	6.100	— 12·3	9.090	10.370	Reichenberg-Gablonz-T.
10.702	5.080	3.311	4.525	7.836	560	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	960	. . .	Saitz-Göding
57.614	20.712	20.230	17 775	38.005	1.520	16.238	11.872	28.110	1.479	+ 2·7	2.605	2.535	Salzburg-Lamprechtsh.
103 113	16.391	66 852	26.036	92.888	1.386	68 753	25.958	94.711	1.414	— 2·0	2.376	2.424	Salzkammergut-Localb.
50.517	12.576	22.684	16 968	39.652	2.333	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.999	. . .	Schneebergbahn
54.350	193.339	11.371	133.920	145.291	8.072	10 192	120 410	130.602	7.255	+ 11·3	13.837	12.437	Stauding-Stramberger
87.370	33.221	29.940	39.670	69.610	1.450	26.705	33.116	59.821	1.246	+ 16·4	2.486	2.136	Steyrthal-Bahn
5.113	16.357	1.012	10.372	11.384	1.626	71	394	465	2.325	— 30·1	2.787	3.986	Stramberg-Wernsdorf
14.281	152.568	1.325	114.740	116.065	11.606	1.269	112.944	114.213	11.421	+ 1·6	19.897	19.579	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
36.567	58.579	12.978	68.188	81.166	2.081	13.967	96.019	109 986	2.820	— 26·2	3.564	4.836	Cilli-Wöllan
67.536	38.292	18.492	35.978	54.470	1.112	18.240	32.874	51.114	1.043	+ 6·6	1.906	1.788	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
8.613	10.965	1.429	16.987	18.416	2.302	1.383	16.402	17.785	2 223	+ 3·6	3.946	3.811	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
566.859	38.987	54 880	24.654	79.534	7.953	53 681	21.841	75.522	7.552	+ 5·3	13.634	12.946	Brünner Localeisenb.-G.
518.674	15.052	41.082	7.166	48.248	6.892	37.682	4.380	42.062	6.009	+ 14·7	11.815	10.301	M.-Ostrau-Witkowitz
1,339.822	2.392	183.735	4.309	188.044	4.477	178.989	5.117	184.106	4.383	+ 2·1	7.675	7.514	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
378.822	. . . . .	46.072	. . . . .	46.072	3.840	43.551	. . . . .	43.551	3 629	+ 5·8	6.582	6.221	Innsbruck-Hall i. T.
1,013.524	. . . . .	84.537	. . . . .	84.537	12.077	84.420	. . . . .	84.420	12.060	+ 0·1	20.703	20.674	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
925.246	. . . . .	74.509	. . . . .	74.509	12.418	69.005	. . . . .	69.005	11.501	+ 8·0	21.288	19.716	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
122.570	28.918	27.140	22.562	49.702	3.550	26.015	22.211	48.226	3.444	+ 3·1	6.085	5 904	Salzburger Eisenb. u. Tr.
387.365	143 364	42.529	54.195	96.724	5.374	41.367	68.611	109.978	6.110	— 12·0	9.212	10.474	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
60,986.754	50,466.312	34,812.972	108,766.894	143,579.866	8 457	34,823.942	105,649.689	140,473.631	8.477	+ 0·2	14.498	14.532	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	9.860	129	8.440	304	8.743		9.620				
Gaisbergbahn	5·25	5·25	7.912		9.553	233	9.786		11.125				
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	26.170	37	9.034	194	9.228		9.943				
Schafbergbahn	5·83	5·83	3.939	5	9.016	6	9.022		10.698				
Schneebergbahn (Puchb.-Baumg.)	7·2	7·2	4.262	36	5.004	410	5.414						
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau[1]	8·03	8·03											
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	45.342		4.604		4.604		4.695				
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	14.333		1.956		1.956		2.043				
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·33	8·33	410.378		21.973		21.973		21.110				
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4	4	53.393		7.892		7.892		10.023				
Prager elektr. Strassenbahn (kgl. Weinberge-Žižkow	2·8		127.327		4.413		4.413						
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)													
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	2·1	109.129		7.238		7.238		3.880				
Teplitz—Eichwald	8·93	8·22	86.515	4	9.835	250	9.838		8.309				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	23.543		666		666		671				
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	9.906		655		655		778				
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	24.033	12	3.450	11	3.461		3.499				
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	15.782		1.755		1.755		2.402				

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Juli 1897 ausgewiesene Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1896 resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund definitiver Buchungen der Monate Jänner—April 1897 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate Juli 1897 im Personen-, sowie im Güterverkehre resultirende Mindereinnahme ist in der in den letzten Tagen des Monates eingetretenen Verkehrsstörung durch Hochwasser begründet.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1872, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5828, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 7700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4603, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 29.697, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 34.300 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und B resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund definitiver Abrechnungen pro erstes Quartal 1897 richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 24.936 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 4186.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 85.208 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 62.661.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Mehl und Mahlproducten	um	114·1 t
„	Zucker, raffinirt	„	10.633·2 t
„	Zucker, roh	„	5.245·2 t
„	Holz aller Art	„	12.098·7 t
„	Steinen aller Art	„	1.581·5 t
„	Erzen und Schlacken	„	11.978·8 t
„	Eisen und Stahl	„	4.453·2 t
„	Kohlen	„	29.648·1 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei Getreide aller Art um 1916·9 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 6275 Personen ab und das Erträgniss um fl. 1155 zu.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 4015 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 4361 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei	Getreide aller Art	um	800·8 t
„	Zucker, raffinirt	„	33·3 t

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Zahnradbahnen.													
15.339	344	13.527	802	14.329	...	13.499	1.431	14.929	...	...	...	...	Achenseebahn
14.964	...	18 328	835	19.163	...	17.167	834	18.001	...	...	...	...	Gaisbergbahn
83.099	99	32.127	384	32.511	...	31.737	55	31.792	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
6.379	15	14.275	48	14.323	...	13.625	4	13.629	...	...	...	...	Schafbergbahn
7.776	40	9.063	525	9.588	...	...	...	...	...	...	...	...	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
173.840	...	17.392	...	17.392	...	21.051	...	21.051	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
52.349	...	6.571	...	6.571	...	6.531	...	6.531	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
2,406.833	...	128.811	...	128.811	...	114.457	...	114.457	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
186.447	...	27.906	...	27.906	...	30.815	...	30.815	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
158.288	...	5.568	...	5.568	...	...	...	...	...	...	...	...	Prager elektr. Str.-B. (kgl. Weinbg.-Žižkow)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
755.083	...	51.250	...	51.250	...	17.896	...	17.896	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
435.606	52	43.762	33	43.795	...	30.971	...	30.971	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
105.148	...	2.577	...	2.577	...	2.932	...	2.932	...	...	...	...	Belvedere in Prag
53 208	...	3.613	...	3.613	...	3.903	...	3.903	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
54.594	34	6.983	39	7.022	...	6.725	27	6.752	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
105.412	...	10.393	...	10.393	...	13 076	...	13.076	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

bei Steinen aller Art . . . . . . um 1.548·1 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 109·3 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren
bei Mehl und Mahlproducten . . . um 239·3 t
„ Zucker, roh . . . . „ 1.945·0 t
„ Holz aller Art . . . . „ 1.044·4 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 485·1 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 5895 Personen und das Erträgniss um fl. 700 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5321 t und des Erträgnisses um fl. 7207 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Zucker, raffinirt", „Steine aller Art" sowie „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Holz aller Art" und „Eisen und Stahl" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juli 1897 resultirt, gegenüber der gleichen Periode 1896, ein Plus von fl. 27.334, auf welches Ergebniss hauptsächlich Kohlen- und Erztransporte günstigen Einfluss genommen haben.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Ziffern pro Juli 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . + 7.072 Personen — fl. 5.508
Ergänzungsnetz . . . + 13.263 „ — „ 5.223
Südnordd. Verbindungsbahn — 2.853 „ — „ 3.569

Hinsichtlich der beiden Netze der Oesterr. Nordwestbahn ist die geringere Einnahme bei gesteigerter Frequenz dadurch zu erklären, dass im Vorjahre anlässlich der Berliner Gewerbe-Ausstellung einige stark frequentirte Sonderzüge von Wien nach Berlin verkehrten, die heuer ausfielen, und aus dem gleichen Anlasse auch der Schnellzugsverkehr auf der ganzen Hauptstrecke Wien—Tetschen ein viel lebhafterer war, wogegen sich heuer der Localverkehr auf kure Strecken besser entwickelte.

Auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist die Minderfrequenz der Mindereinnahme proportional.

B. Frachten:

(provisorische Ziffern pro Juli 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 631 t — fl. 33.236
Ergänzungsnetz . — 1.826 t — „ 8.493
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . — 8.498 t — „ 29.055

Der Ausfall bei der Oesterr. Nordwestbahn ist vornehmlich auf den geringeren Elbe-Umschlagsverkehr zurückzuführen; an dem Minus bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind die Ende des Monates eingetretenen Verkehrsstörungen schuld.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen ist bis zum Monate März 1897 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Juli 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 50.905 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 12.599 und auf den Güterverkehr mit fl. 38.306.

Die gesellschaftlichen Localbahnen haben durchwegs in Folge gesunkenen Verkehres Abnahmen erfahren, und zwar:

die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . um fl. 1.171
die Localbahn Spielfeld-Radkersburg . . . . um fl. 952
die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl . . . . um fl. 2.131

Von den Pachtbahnen weisen folgende Bahnen Mindereinnahmen aus, und zwar:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt fl. 2762
Leoben-Vordernberg . . . . . . „ 398
Cilli-Wöllan . . . . „ 4342
Graz-Köflach . . . . „ 323

Diese Abnahmen sind bei der Wien-Pottendorfer Bahn und der Cilli-Wöllaner Bahn dem schwächeren Güterverkehre, bei der Leoben-Vordernberger Bahn dem schwächeren Personen- und Güterverkehre und bei der Graz-Köflacher Bahn dem gesunkenen Personenverkehre zuzuschreiben.

Zunahmen erfuhren:

die Radkersburg-Luttenberger Bahn (stärkerer Güterverkehr) . . um fl. 54
die Bárcs-Pakráczer Bahn . . . um fl. 983
und
die Vicinalbahn Güns-Steinamanger . . . . um fl. 130

Bei den beiden letzteren Bahnen erklärt sich die Steigerung durch Zunahmen im Personenverkehre.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juli 1897 zeigt sich bei Vergleichung mit den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre in den Einnahmen aus dem Personenverkehre ein Rückgang von fl. 860, desgleichen im Güterverkehre ein Einnahmenausfall von fl. 973, so dass sich im Gesammten fl. 1833 Mindereinnahmen ergeben, die auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen sind.

Eisenbahn-Verstaatlichungen in Belgien.

Die belgische Regierung hat den Kammern zwei Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen der eine die Verstaatlichung der Grossen Centralbahn und der Lüttich-Limburger Bahn, der andere die Verstaatlichung der Antwerpen-Genter und Eecloo-Genter, sowie die Uebernahme des Betriebes der Eecloo-Brügger Eisenbahn betrifft. Aus den Begründungen theilt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes mit:

A. Grosse Belgische Centralbahn.

Bei den gepflogenen Unterhandlungen verlangte die preussische Regierung eine Entschädigung für den Betrieb der Strecke von Aachen bis zur niederländisch-preussischen Grenze. Die französische Regierung erklärte, dass sie die französische Strecke von Vireux bis zur belgischen Grenze nicht verstaatlichen würde, aber nichts dagegen hätte, wenn die Ostbahn-Gesellschaft sie übernähme. Nach langen Unterhandlungen mit der preussischen Regierung einigte man sich über den Betrag von 2,000.000 Mk., der von der belgischen an die preussische Regierung als Entschädigung für die durch den Betrieb der Strecke Aachen—Niederländische Grenze verursachten Mehrausgaben zu zahlen ist; die Grosse Centralbahn betheiligt sich an der Bezahlung dieser Summe mit 1,000.000 Frcs. Nach dem Vertrage vom 23. April 1897 ist der Verstaatlichungspreis für die niederländischen Strecken der Grossen Centralbahn auf die Höchstsumme von 13,000.000 Frcs., die vom 1. Jänner 1897 bis zum Tage der Zahlung dieses Capitales zu verzinsen ist, festgesetzt. Die Uebertragung der Strecke Vireux—Belgische Grenze (etwa 2 km) an die Französische Ostbahn wurde durch einen zwischen dieser und der Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse geschlossenen Vertrag geregelt; der Preis für diese Uebergabe besteht in einer bis zum Ablauf der Concession zu leistenden Jahreszahlung von 20.000 Frcs., doch steht diese Entschädigung auf Grund des Verstaatlichungsvertrages mit der Grossen Centralbahn dem belgischen Staate zu. Dieser Vertrag ist übrigens von der Hauptversammlung der Französischen Ostbahn-Gesellschaft am 28. Mai 1897 genehmigt worden; diese hat zugleich einen mit der französischen Regierung geschlossenen Vertrag genehmigt, durch den die genannte Strecke in das Netz von allgemeinem Interesse einverleibt und die am 8. Mai 1939 ablaufende Concession bis zum 26. November 1954 verlängert wird.

Durch Art. 3 des Gesetzentwurfes wird die belgische Regierung ermächtigt, 3percent. Schuldverschreibungen im Gesammt-Nennbetrage von 196,198.697 Frcs., den Gesammt-Verstaatlichungspreis für die Grosse Centralbahn und die Lüttich-Limburger Bahn, auszugeben. Nun sind von den Niederlanden an Belgien im Ganzen 28,409.032 Francs zu erstatten, die von dem Verstaatlichungspreis in Abzug kommen müssten. Wenn die Regierung gleichwohl um die Genehmigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen bis zur Höhe des Gesammtpreises nachsucht, so geschieht es aus dem Grunde, weil die Zahlung in Werthpapieren erfolgen soll, und der Staatsschatz demnach weder die später von den Niederlanden einzuziehenden, noch die bereits erhaltenen Summen darauf verwenden kann. Um die sichergestellte Schuld von dem auszugebenden Capitalsüberschuss, also 28,409.032 Frcs., zu entlasten, wird die Regierung die durch Anleihen zu deckenden Ausgaben der nächsten ausserordentlichen Haushalte entsprechend herabsetzen.

Art. 9 des Entwurfes genehmigt die Verstaatlichung:

1. der Linie St. Trond-Hasselt, bezüglich deren der Concessionsgesellschaft zwei Jahre zuvor Nachricht gegeben werden muss,
2. der Strecke Lüttich—Niederländische Grenze der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Nach der am 31. December 1895 festgestellten Ziffer schuldete der Staat der Grossen Centralbahn am 1. Jänner 1896 auf Grund der Verstaatlichung 265,615.000 Francs und ausserdem den durch Sachverständige zu ermittelnden Werth der Vorräthe; in dieser Summe sind enthalten 32,390.000 Frcs. als Preis der Linie Antwerpen—Rotterdam und 22,000.000 Frcs. als Preis der Betriebsmittel und Ausstattung, so dass 211,225.000 Frcs. verbleiben. Die dem Staate von der Grossen Centralbahn für 1896 geschuldete Entschädigung beträgt:

1. eine Jahresrate (Verzinsung und Tilgung des Capitales von 211,225.000 Frcs. in 60 Jahren) = 7,632.184 Francs,
2. 3 pCt. Verzinsung des Preises für Betriebsmittel und Ausstattung = 660.000 Frcs., im Ganzen also 8,292.184 Frcs.

Dagegen schuldet der Staat der Grossen Centralbahn:

1. den Gesammt-Verstaatlichungspreis mit 265,615.000 Francs und
2. die 3 pCt. Verzinsung eines Capitales von 233,225.000 Francs (nämlich 265,615.000 — 32,390.000 Frcs.) mit 6,996.750 Frcs., zusammen also 272,611.750 Francs; hievon kommt der oben genannte Betrag von 8,292.184 Frcs. in Abzug, so dass am 1. Jänner 1897 264,319.566 Frcs. vom Staate an die Grosse Centralbahn zu zahlen waren.

B. Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Bei den Verhandlungen zwischen der belgischen und niederländischen Regierung waren von vernherein beide darüber einverstanden, dass sie die auf ihren bezüglichen Gebieten liegenden Strecken der Lüttich-Limburger und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn übernehmen. Bezüglich der Lüttich-Limburger Bahn, welche zwei Strecken umfasst, nämlich die niederländisch-belgische Strecke Hasselt—Eindhoven und die belgische Strecke Hasselt—Lüttich—Flémalle, hat die Concessionsgesellschaft der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen den Betrieb ihrer Strecken überlassen. Die niederländische Gesellschaft hat die Verpflichtung, die Strecken zu betreiben, die Ergänzungsarbeiten auszuführen und der Concessionsgesellschaft Entschädigungen zu zahlen, deren Mindestbetrag auf 450.908 Frcs. für die Strecke Hasselt—Eindhoven und auf 600.875 Frcs. für die Strecke Hasselt—Lüttich—Flémalle festgesetzt ist, wozu ein Antheil an der 17.200 Francs übersteigenden kilometrischen Betriebseinnahme kommt. Bezüglich der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn wird die Verstaatlichung dem Bedingnissheft gemäss ausgeführt werden, nachdem sich die belgische mit der niederländischen Regierung über die gleichzeitige Verstaatlichung verständigen sollen; die Verstaatlichung kann erst nach 20 Betriebsjahren erfolgen. Der durchschnittlich jährliche Reinertrag der fünf besten unter den der Verstaatlichung vorangehenden letzten sieben Jahren wird zu 5 pCt. capitalisirt und der so erhaltenen Summe eine Prämie von 15 pCt. zugefügt.

Der Verstaatlichungspreis für die niederländische Strecke der Lüttich-Limburger Bahn (Hasselt—Eindhoven) ist auf 3,000.000 Frcs. festgesetzt, eine Summe, die vom 1. Jänner 1896 ab bis zur Auszahlung des Capitales mit 3 pCt. zu verzinsen ist. Für die Verstaatlichung der niederländischen Strecke der Lüttich-Mastrichter Bahn ist der Höchstpreis auf 3,000.000 Frcs. festgesetzt. Der Gesammt-Verstaatlichungspreis für die Lüttich-Limburger Bahn wurde unter Zugrundelegung der ihr von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatbahnen gezahlten Entschädigungen berechnet, und zwar ging man von dem von der Gesellschaft in den fünf besten unter den letzten sieben Jahren erhobenen durchschnittlichen jährlichen Reinertrag aus. Für die niederländische Strecke, deren Verstaatlichung gesetzmässig nach 20 Betriebsjahren beschlossen werden kann, ist der Preis berechnet worden, indem man den durchschnittlichen Reinertrag der genannten fünf Jahre mit 20 vervielfältigte und eine Prämie von 15 pCt. hinzufügte. Der Preis der belgischen Strecke ist durch Capitalisirung der Anzahl Jahresraten, welche der Concessionsinhaber erhalten würde, wenn er im Genuss der Concession bliebe, berechnet worden; diese Capitalisirung ist zum Satze von 3 pCt. erfolgt und durch eine Prämie von 15 pCt. erhöht. Die der Lüttich-Limburger Gesellschaft zustehende Summe beläuft sich auf 37,903.000 Francs, wovon der Staat 27,668.500 Frcs. zurückbehält, um die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen der Gesellschaft zu bestreiten; das der Gesellschaft zu zahlende Capital beträgt also 10,234.500 Frcs. mit Zinsgenuss vom 1. Jänner 1896 ab.

Für die niederländische Strecke ist der Ertrag festgesetzt worden nach Verhältniss ihrer Länge zur Gesammtlänge, also $450.908 \cdot 16 \times \frac{17 \cdot 572\,\text{km}}{42 \cdot 388\,\text{km} + 17 \cdot 572\,\text{km}}$ = 132.144 Frcs. Das Verstaatlichungscapital beträgt also 132.144 Frcs. × 20 unter Hinzufügung von 15 pCt. des Ergebnisses, also 3,039.313 Frcs. Für die belgischen Strecken ergibt sich des Ertrag aus dem Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Gesammtertrag und demjenigen der holländischen Strecke, also 1,244.341 Frcs. — 132.144 Frcs. = 1,112.197 Frcs. Da die belgischen Concessionen noch 59·8986301 Jahre zu laufen haben, so ist ihr Verstaatlichungspreis durch eine gleiche Anzahl Jahresraten von 1,112.197 Frcs., zu 3 pCt. capitalisirt und um eine Prämie von 15 pCt. erhöht, berechnet worden und ergibt 35,375.787 Frcs.; hiezu kommen 3,039.313 Frcs. für die niederländische Strecke, also im Ganzen 38,415.100 Frcs. Hievon sind abzuziehen:

1. der Werth von 59·8986301 Jahresraten von 1328·86 Francs als Entschädigung für Mitbenutzung des Gemeinschaftsbahnhofes Ans, sowie der zur Linie Namur—Lüttich gehörigen Grundstücke zwischen Flémalle-Grande und Flémalle-Haute = 36.777 Frcs.,
2. der der Lüttich-Limburger Bahn zufallende Antheil an den Anlagekosten der Gemeinschaftsbahnhöfe Flémalle-Haute und Flémalle-Grande = 314.165 Francs,
3. für Grenzfestsetzung von Ländereien, Ablösung von Dienstlasten u. s. w., 139 km zu 350 Frcs. = 48.650 Francs,
4. behufs Erstattung der der belgischen Regierung auf Grund der Zinsengewähr noch geschuldeten Summe ausschliesslich der für 1895 zu übergebenden Summe = 112.410 Frcs., im Ganzen also 512.002 Frcs.

Es bleiben also an die Lüttich-Limburger Bahn 37,903.098 Frcs. zu zahlen.

C. Antwerpen-Genter Eisenbahn.

Wenn schon im Allgemeinen eine vom Staate betriebene Bahn dem Publicum mehr Vortheile bietet, als wenn sie sich in den Händen einer Privatgesellschaft befindet, so rechtfertigt sich die Einverleibung einer Eisenbahn in das Staatsbahnnetz um so mehr, wenn es sich um eine Bahn handelt, die unter Bedingungen hergestellt ist, welche nicht vollständig den Anforderungen von Handel und Industrie entsprechen; dies ist der Fall mit der 1842 concessionirten und mit einer Spurweite von 1·10 m hergestellten Eisenbahn von Antwerpen über St. Nicolas und Lockeren nach Gent. Im Besitze einer weniger breiten Spurweite als die allmälig in der Gegend hergestellten Linien, konnte diese Bahn an keine andere angeschlossen werden, blieb vollständig vereinzelt

und endigt ausserdem in einer Sackgasse am linken Schelde-Ufer bei Antwerpen. Da diese Lage den Nachtheil der Güterumladung im Gefolge hat, so war sie ein grosses Hinderniss für die Verkehrsentwicklung der Antwerpen-Genter Bahn. Die Umwandlung der Bahn mit oder ohne Anschluss an die Geleise des rechten Schelde-Ufers in Antwerpen ist bereits von der Concessionsgesellschaft in Aussicht genommen worden, aber ihr Antrag, dessen Prüfung übrigens durch die Frage der Herstellung einer Scheldebrücke verzögert wurde, konnte wegen des Schadens, der sich daraus für die Staatsbahnen ergeben hätte, nicht genehmigt werden, denn augenscheinlich würde ein Theil von deren Verkehr auf die Antwerpen-Genter Bahn übergehen, wenn diese die Vollspur erhielte und an die Staatsbahnen in Gent und Antwerpen vermittelst einer Scheldebrücke angeschlossen würde. Selbst wenn dieser Plan auf die Umwandlung des Geleises und auf den Anschluss in Gent beschränkt würde, wäre der Staat in der Folge sicherlich fortwährenden Anträgen wegen des Baues der fraglichen Brücke ausgesetzt. Die Verstaatlichung der Bahn wird der Regierung gestatten, die beiden Schelde-Ufer ohne Befürchtung eines Wettbewerbes zu verbinden. Selbst aus dem einfachen Anschluss in Gent würde sich ein gefährlicher Mitbewerb Seitens der Antwerpen-Genter Bahn und der Linie Gent—Brügge über Eecloo ergeben.

Diese Erwägungen haben die Regierung bestimmt, die Antwerpen-Genter Bahn durch Vertrag vom 31. December 1896 zu verstaatlichen, und zwar unter folgenden Bedingungen:

1. Der Staat übernimmt die Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine und Schuldverschreibungen der Gesellschaft;
2. die durchschnittliche Reineinnahme der fünf besten unter den letzten sieben Jahren, vermehrt um eine Prämie von 15 pCt. und vermindert um die zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Vorzugs-Antheilscheine der Gesellschaft erforderliche Summe, wird für die noch laufende Dauer der Concession capitalisirt und der Gesellschaft übergeben;
3. die Gesellschaft erhält den Werth der Betriebsmittel und Vorräthe.

Der Reinertrag belief sich 1888 auf 463.051 Frcs., 1889 auf 527.724 Frcs., 1890 auf 473.397 Frcs., 1891 auf 477.760 Frcs., 1892 auf 530.293 Frcs., 1893 auf 526.865 Frcs. und 1894 auf 650.546 Frcs. Der durchschnittliche Reinertrag der fünf besten unter diesen sieben Jahren berechnet sich auf 542.625 Frcs. und wird vermehrt um 81.394 Frcs. Prämie. Von der 624.019 Frcs. betragenden Summe kommen 269.825 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine und Schuldverschreibungen in Abzug. Die verbleibenden 354.194·70 Frcs., in $41^7/_{12}$ Jahresraten zu 3 pCt. capitalisirt, ergeben 8,552.615 Frcs., die Betriebsmittel sind auf 956.250 Frcs., die Vorräthe auf 178.436 Frcs. geschätzt. Von der sich ergebenden Summe von 9,487.301 Francs behält aber der Staat 15.000 Frcs. zur Ablösung von Lasten, wegen Mangel von Grunderwerbskosten u. s. w. ein, so dass 9,472.301 Frcs. auszuzahlen bleiben. Rechnet man hiezu die 12.726 Vorzugs-Antheilscheine, sowie die Schuldverschreibungen der Gesellschaft, deren Verzinsung und Tilgung der Staat übernimmt = 6,363.000 Francs, so ergibt sich ein Gesammt-Verstaatlichungspreis von 15,835.300 Frcs.

D. Eecloo-Genter Eisenbahn.

Die Verstaatlichung der Eecloo-Genter Bahn bietet folgende Vortheile: Der Wettbewerb dieser Bahn mit den Staatsbahnen hört auf; der Staat vereinigt alle Eisenbahnanlagen von Gent in seinen Händen, so dass die Vorarbeiten für den Bau des Anschlusses der Antwerpen-Genter Bahn und für die Herstellung des zur besseren Bedienung der Seeanlagen von Gent bestimmten Bahnhofes erleichtert werden; die Vereinheitlichung der Tarife kann fortgesetzt werden; endlich machen die Bedeutung der Industrie in der Gegend von Eecloo, sowie die Entwicklung des Handelsverkehres, welche der Hafen von Brügge herbeiführen wird, diese Uebernahme für den Staatsschatz vortheilhaft. Die Verstaatlichung der Eecloo-Genter Bahn ist ebenso wie diejenige der Antwerpen-Genter Bahn im Bedingnissheft nicht vorgesehen.

Die Verstaatlichungsbedingungen, über die man sich geeinigt hat, sind folgende:

1. die Regierung übernimmt die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen der Gesellschaft;
2. die Regierung bezahlt an die Gesellschaft:
   a) den durchschnittlichen Reinertrag der fünf günstigsten unter den letzten sieben Jahren bis 1895 nach Abzug der Lasten für die Schuldverschreibungen, aber unter Hinzufügung einer Prämie von 15 pCt. und für die noch laufende Dauer der Concession zum Satz von 3 pCt. capitalisirt,
   b) den durch Sachverständige abzuschätzenden Werth der Betriebsmittel, Ausrüstung und Vorräthe.

Die Reineinnahmen der fünf günstigsten Jahre beliefen sich: 1891 auf 243.975 Frcs., 1892 auf 257.732 Francs, 1893 auf 263.018 Frcs., 1894 auf 282.907 Frcs. und 1895 auf 267.636 Frcs. Der Durchschnitt beträgt 263.053 Frcs.; hievon sind 90.542 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der am 1. Jänner 1897 noch im Umlauf befindlichen 4779 Schuldverschreibungen in Abzug zu bringen. Der Rest von 172.511 Frcs. erhöht sich durch 1725 Frcs. Verzugszinsen auf 174.236·38 Frcs., und dieser Betrag für $54^1/_2$ Jahre zu 3 pCt. capitalisirt, ergibt 4,647.937 Frcs.; hiezu kommt die Prämie von 15 pCt. mit 697.191 Frcs., so dass die Gesellschaft im Ganzen 5,345.128 Frcs. erhält. Rechnet man hiezu die vom Staate zur Verzinsung und Tilgung übernommenen 4779 Schuldverschreibungen mit 2,389.500 Frcs., so beläuft sich der Gesammt-Verstaatlichungspreis auf 7,734.628 Francs ohne den Werth der Betriebsmittel, Ausstattung u. s. w., der etwa 500.000 Frcs. betragen wird. Die Eecloo-Genter Gesellschaft übernimmt es, die unregelmässig übernommenen Lasten abzulösen, den Grunderwerb, die Grenzabsteckung u. s. w. zu vollenden; als Sicherheit für die Ausführung dieser Verpflichtung werden vom Staate 50.000 Frcs. vorläufig einbehalten.

E. Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Die Eecloo-Brügger Eisenbahn wird auf Grund eines am 30. December 1892 geschlossenen, erst in sechs Jahren ablaufenden Vertrages von der Eecloo-Genter Eisenbahngesellschaft betrieben; als Entschädigung für ihre Ausgaben erhält die Eecloo-Genter Eisenbahn einen Theil der erhobenen Betriebseinnahmen. Auf Grund eines zwischen dem Staate und der Concessionsgesellschaft geschlossenen Vertrages überlässt diese ihm den Betrieb der Bahn bis zum Ablauf der Concession unter denselben Bedingungen, wie sie die Eecloo-Genter Gesellschaft erhalten hatte. Der Staat tritt demnach den Betrieb

der Bahn an dem Tage, wo die wirkliche Uebernahme der Eecloo-Genter Bahn erfolgt, an. Der Staat trägt alle Anlagekosten, sowie die Unterhaltungs- und Betriebsausgaben; er erhebt die Einnahmen für Rechnung des Concessionsinhabers, erhält aber als Erstattung seiner Ausgaben folgenden Antheil an den Betriebseinnahmen: 60 pCt., wenn diese 290.000 Frcs. nicht übersteigen, 59 pCt. bei einer Einnahme von mehr als 290.000 bis 300.000 Frcs. und so weiter je 1 pCt. weniger für je 10.000 Frcs. oder einen Bruchtheil dieser Summe, um welche sich die Einnahmen über 300.000 Frcs. vermehren; doch kann der Antheil des Staates niemals weniger als 50 pCt. der Betriebseinnahmen betragen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Bauleitung Rohatyn: Herstellung einer Zufahrt zur Station Psary der im Baue befindlichen Linie Chodorów—Podwysokie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des Bezirksausschusses in Rohatyn vom 19. August 1897, Z. 2309, die Herstellung einer Zufahrt von dem Stationsvorplatze in Psary der im Baue befindlichen Linie Chodorów—Podwysokie zu dem Gemeindewege Knihynicze—Podbórze bedingungsweise genehmigt. [E.-M.-Z. 13.725/IV.]

— (Linie Rakonitz—Protivin: Erweiterung der Station Březnic behufs Abzweigung der Localbahn Březnic-Rožmital: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorgelegten Projecte über die Erweiterung der Station Březnic und für die Abzweigung der Localbahn Březnic-Rožmital der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.160/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Verlängerung des provisorischen Schleppgeleises auf dem Bauplatze der Wiener Gaswerke in Simmering: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Verlängerung des provisorischen Schleppgeleises auf dem Bauplatze der städtischen Gaswerke in Simmering der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.302/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach; Bauconsensertheilung für die Herstellung von Wirthschaftshöfen bei den Coloniehäusern in der Station Grussbach.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung von sechs Wirthschaftshöfen bei den Coloniehäusern der Station Grussbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.782/IV.]

— (Bauconsensertheilung für ein neues Wasserstationsgebäude und Uebertragung der Geleisebrückenwaage in der Station Pardubitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines neuen Wasserstationsgebäudes und für die Uebertragung der Geleisebrückenwaage in der Station Pardubitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.737/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung einer neuen Desinfectionsanlage in der Station Pardubitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer neuen Desinfectionsanlage in der Station Pardubitz ertheilt. [E.-M.-Z. 13.737/IV.]

— (Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Bodenbach: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project betreffend die Herstellung eines Kohlenschuppens für den Kohlenhändler Hermann Kraus in der Station Bodenbach auf gemiethetem Bahngrunde im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.635/IV.]

— (Schleppbahn von der Station Hrobec in die fürstlich Lobkowitz'sche Zuckerfabrik Raudnitz in Židowitz: Herstellung eines Ausweichgeleises.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für ein Ausweichgeleise im Zuge der Schleppbahn von der Station Hrobec in die Moriz Fürst von Lobkowitz'sche Zuckerfabrik Raudnitz in Židowitz ertheilt. [E.-M.-Z. 13.908/IV.]

— (Localbahn Schwechat-Mannersdorf: Erweiterung der Schleppbahnanlage der Firma S. Kauders in der Station Gross-Schwechat) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Erweiterung der Schleppbahnanlage der Firma S. Kauders in der Station Gross-Schwechat der Linie Schwechat—Mannersdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.463/IV.]

— (Localbahn Schwarzbach-Littau: Bauherstellungen in der Station Littau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und die Umgestaltung des freistehenden Abortes in der Station Littau der Localbahn Schwarzbach-Littau ertheilt. [E.-M.-Z. 13.527/IV.]

Projectirte Localbahn Bisenz-Pisek—Ungar.-Ostra. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Rudolf Stummer von Traunfels vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn Bisenz-Pisek—Ung.-Ostra die Trassenrevision und Stationscommission auf den 28. September, ferner die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich dieses Bahnprojectes auf den 29. und 30. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 13.084.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Leitmeritz—Auscha: Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 22. bis 28. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Theilstrecke Leitmeritz—Auscha der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg und des in Zusammenhang stehenden Verbindungsgeleises zur bestehenden Station Auscha der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.647/I.]

Projectirte Localbahn Moldauthein-Wessely a. d. L. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Carl Wessely, Bürgermeister in Moldauthein, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Moldauthein der concessionirten Localbahn Wodňan-Moldauthein nach Wessely a. d. L. zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wessely a. d. L.—Budweis die Trassenrevision auf den 14. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 13.665/I.]

Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost-Fölling. (Hochbauten.) Die von Andrea Franz, Stadtbaumeister in Graz, vorgelegten Pläne für das Personalhaus in Maria Trost (elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost-Fölling) wurden zur Ausführung genehmigt und jene der Wartehalle in der Zinzendorfer Gasse an die k. k. Statthalterei in Graz mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.160/I.]

Projectirte Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von den Ingenieuren Antonelli & Dreossi vorgelegten Detailprojectes der Strecke Triest—Capodistria (km 0·22—4·43) der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 9. September und die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 13.524/I.]

Projectirte Kleinbahn Pergine-Montagnaga. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. August die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von der Marktgemeinde Pergine vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Pergine der Valsugana-Bahn nach Montagnaga im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Zulässigkeit der Benützung der Ortsgassen von Pergine für die Bahnanlage innerhalb der Strecke km 0—1·3 zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 12.046/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Eine Gesellschaft beabsichtigt, eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Grünau über Köln (Köpenick) und Adlershof nach Alt- und Neu-Glienicke mit einem Umschlagplatz für Wasserfrachten herzustellen.

Der Mühlenbesitzer Schucht zu Walsburg plant den Bau einer vollspurigen, elektrischen Kleinbahn mit oberirdischer Stromzuführung von Ziegenrück über Walsburg nach Schleiz.

In der Uckermark wird der Bau einer schmalspurigen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr vom Fährkrug bei Templin über Herzfelde, Wichmannsdorf, Berkholz, Naugarten und Wittstock nach Strassburg U.-M. geplant.

Vom Kreise Gelnhausen wird eine vollspurige Kleinbahn von Wächtersbach nach Birstein gebaut werden.

Die Ingenieure Heuser und Schrader in Köln beabsichtigen, eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr zu bauen von Bendorf am Rhein über Mühlhofen, Sayn, Isenburg, Kausen, Breitenau, Deesen und Ellenhausen nach Selters mit Abzweigungen von Ellenhausen einerseits nach Wirges, andererseits nach Wölferlingen.

Der Obertaunuskreis und der Kreis Höchst a/M. planen den Bau einer mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Höchst a M. nach Königstein.

England. (Bau von Verbindungs- und Strassenbahnen in London und Umgebung.) Das englische Parlament hat dem Projecte des Baues von Untergrundbahnen mit elektrischem Betriebe im Bereiche von London die Sanction ertheilt. Dieses „Metropolitan Railway“ genannte Netz schliesst an die bereits im Betriebe stehenden Untergrundlinien an, welch letztere bereits einen Verkehr von rund 2,000.000 Fahrgästen per Woche aufzuweisen in der Lage sind. Der Bau der neuen Linien bedingt die Demolirung ganzer Häuserblocks. Die Einschnitte in den Strassenkörper werden so wie bei der Budapester Untergrundbahn mit Traversen und darauf gebettetem Strassenpflaster gedeckt, und erfolgt die Grundaushebung im Bereiche der Einschnitte in den Strassenkörper durch starke, mit Dampf betriebene Excavatoren. Unter dem Platze vor dem Palais der Bank von England zweigt sich der Verkehr mehrerer Linien aus einer in grossen Dimensionen hergestellten unterirdischen Bahnhofhalle ab.

Die Central London Railway wird ihre dermaligen Linien mit Unterfahrung der Themse mit allen an der Peripherie gelegenen Bahnhöfen der in die Stadt einmündenden Hauptbahnen verbinden und ausserdem an mehreren Punkten directe Anschlüsse an die Linien der Metropolitan Railway erhalten.

Eine neue, demnächst zur Eröffnung gelangende Bahn ist die Waterloo and City Electric Railway, deren Linien, vom Untergrundbahnhofe nächst der Bank von England ausgehend, Anschluss einerseits an die Hauptlinie der Südbahn und andererseits an die Linie London—Southampton erhalten.

Weitere mit der Metropolitan Railway zu verbindende Untergrundlinien werden die Anschlüsse an die nach Brigthon und Dover führenden Linien vermitteln, deren an der See liegende Endstationen mit den Landungsplätzen der über den Canal verkehrenden Dampfer im Zusammenhange stehen. Eine dieser Linien führt unter der Themse bis zum Regent Park, ferner zum Anschlusse an die Linie London—Linkolnshire. Eine unter dem Namen Brampton and Piccadilly Railway projectirte Linie wird den Anschluss an die Waterloo Railway vermitteln und den Piccadilly Circus berühren. Schliesslich wird die unter dem Namen District Railway zu erbauende Linie in einer Länge von $4^3/_4$ engl. Meilen das Centrum der City mit den Bahnhöfen Victoria und Charing Crass verbinden und sich im Extravillan verzweigen. Die Unternehmung beabsichtigt, ihre Züge mit einer besonderen Fahrgeschwindigkeit verkehren zu lassen.

Durch den Ausbau des projectirten Netzes mit seinen zahlreichen Anschlüssen an das bereits bestehende Strassenbahnnetz werden alle bedeutenderen Punkte Londons nach allen Richtungen hin unter einander mit den sämmtlichen Bahnhöfen und den Schiffslandungsplätzen verbunden werden. Der Verkehr verspricht ein umso lebhafterer zu werden, als die Erstellung überaus wohlfeiler Fahrpreise principell beschlossen wurde, wodurch auch den ärmsten Classen die Benützung der Schienenwege ermöglicht werden wird.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich des September-Meetings lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an den nachstehenden Tagen, und zwar Samstag den 11., Sonntag den 12., Dienstag den 14., Donnerstag den 16., Samstag den 18., Sonntag den 19. und Dienstag den 21. September Localschiffe ab Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke von 12 Uhr Mittags bis $^1/_2$2 Uhr Nachmittags nach der Freudenau mit Rückfahrt nach Schluss der Rennen verkehren. Der Fahrpreis beträgt per Person und Tour 30 Kreuzer. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, sondern gelten die an den Cassen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sofienbrücke gelösten Fahrkarten nur für die Fahrt nach der Freudenau.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Verlegung des Amtssitzes der k. k. Trassirungs-Expositur Turka nach Sambor.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. August 1897, Z. 11.350/I, wird der Amtssitz der k. k. Trassirungs-Expositur Turka mit 1. October 1897 nach Sambor verlegt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 22. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn stehende Localbahn Melnik-Mšeno mit den Strecken Melnik—Mšeno (23·962 km), Lhotka—Střednitz (2·991 km) und Melnik—Elbe-Umschlagplatz (3·061 km), von welchen die letztere Strecke nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vertretung der skandinavischen Bahnen in dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehres durch die Dänischen Staatsbahnen.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist die Dänische Staatsbahn (als Vertreterin der dänischen, schwedischen, norwegischen und finnländischen Nicht-Vereinsbahnen) in den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehres als ständiges Mitglied mit berathender Stimme aufgenommen worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (königl. Eisenbahn-Direction Elberfeld) ist der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag VII herausgegeben worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 38a (königl. Eisenbahn-Direction Halle a. S.) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) ist der Nachtrag V und zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 35b (königl. Eisenbahn-Direction Danzig) der Nachtrag I erschienen.

Generalversammlungen.

6. September: Localbahn Stramberg-Wernsdorf.
6. „ Localbahn Saitz-Czeicz-Göding (constituirende Generalversammlung).
13. „ Localbahn Wodňan-Prachatitz (ausserordentliche Generalversammlung).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Freiland.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl—Kernhof gelegenen Station Freiland wird vom 1. October 1897 an in „Türnitz" abgeändert.

Wien, im September 1897. [655]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1897 wurden directe Fahrkarten zu nachstehenden Fahrpreisen eingeführt:

		II. Cl.	III. Cl.
		Gulden	
Zwischen Bilin Stadt und Brüx	Personenzug	0·64	0·34
Zwischen Bilin Stadt und Komotau k.k.St.B.	Personenzug	1·46	0·75
A.T.B.	Schnellzug		

Wien, am 5. September 1897. [656]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
namens der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarif für Lebensmittel-Transporte.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1897 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits vom 1. December 1893 in Kraft, enthaltend Erweiterung der Tariftabellen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. September 1897. [657]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Abfertigung von Obstsendungen in Wagenladungen nach Stuttgart.

Sämmtliche während der Zeit vom 15. September bis 30. November 1897 nach Stuttgart aufgegebenen Wagenladungen von frischem Obst werden auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Hienach werden die nach Stuttgart bestimmten vorbezeichneten Sendungen in der gedachten Zeit ausschliesslich auf dem Nordbahnhof abgefertigt, insoweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist.

Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der in Rede stehenden Sendungen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 7. September 1897 [658]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einbeziehung der Route via Berlin in den directen Verkehr zwischen Wien-Nordbahnhof und Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen via Oderberg — Breslau.

Vom 15. September 1897 angefangen berechtigen die zwischen Wien-Nordbahnhof einerseits und Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen andererseits via Oderberg—Breslau—Ruhland (Magdeburg) bestehenden directen Fahrkarten ohne Preiserhöhung auch zur Fahrt via Berlin.

Vorerwähnte Fahrkarten haben folgende Geltungsdauer:

	einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
Wien Nordbhf.—Magdeburg	5 Tage	10 Tage
„ —Braunschweig	5 „	11 „
„ —Hannover	6 „	—
„ —Bremen	6 „	—

Hiebei ist eine zweimalige Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer zulässig.

Wien, am 7. September 1897. [659]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Sämmtliche in dem vom 1. Februar 1894 giltigen Tariftheile II, Heft 1, und den dazu gehörigen Nachträgen des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze für den Classengutverkehr im Verkehre mit den Stationen Jägerndorf und Ziegenhals treten Ende September 1897 ausser Kraft.

Die in diesem Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife bleiben jedoch bis auf Weiteres in Kraft.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze treten im Verkehre mit den obenerwähnten Stationen im Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1897 neue Frachtsätze in Wirksamkeit.

Budapest, am 4. September 1897. [660]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Fahrpreise ab und nach Wien Nordbahnhof über Brody und Podwołoczyska.

Mit 1. November 1897 n. St. treten an Stelle der bisherigen Fahrpreise in den Relationen Wien Nordbahnhof einerseits und Berditschew, Charkow, Elisawetgrad, Kiew, Kischenew, Minsk, Moskau, Odessa Hauptstation, Poltawa, Shmerinka und Woronesh andererseits rücksichtlich des österreichischen Durchlaufes die nachstehend verzeichneten Fahrpreise in Kraft:

Ueber	Zugsgattung	Erwachsene			Kinder		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
		Wagenclasse					
		Gulden österr. Währ.					
Brody (Radziwiłow)	Schnellzug	36·06	23·37	14·10	18·03	11·69	7·06
	Personenzug	—	18·59	9·60	—	9·30	4·80
Podwołoczyska (Wolotschisk)	Schnellzug	41·96	27·03	15·63	20·98	13·52	7·82
	Personenzug	—	20·63	10·62	—	10·32	5·31

Wien, am 7. September 1897. [661]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. September 1897 gelangen nachstehende directe Fahrkarten zur Einführung:

Von Marienbad nach	über	Einfache Fahrkarten Marienbad—Eger alle Züge, sonst Personenzug			Gepäcksfracht für je 10 Kilogramm	
		I.	II.	III.	a) Gesammtgewicht	b) Uebergewicht
		Classe				
		Mark				
Schandau	Eger, Komotau, Aussig, Bodenbach	23·10	15·10	8·20	0·88	0·13

Wien, am 1. September 1897. [662]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr auf der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno tritt der Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Localbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn um den Preis von 60 Heller bezogen werden.

Prag, am 1. September 1897. [663]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nichteinhebung eines Tarifzuschlages.

Bezugnehmend auf die in Nr. 80 vom 13. Juli 1897 verlautbarte Kundmachung Nr. 480 wird zur Kenntniss gebracht, dass der laut Nachtrag VI zum Getreide-Specialtarif vom Schiffahrtsbeginn 1895 mit 1. August 1897 zur Einführung gebrachte Tarifzuschlag von 4 kr. per 100 kg zu den Frachtsätzen der Tariftabelle A für Aufgaben ab 10. September 1897 bis auf Widerruf nicht zur Einhebung gelangt.

Wien, am 6. September 1897. [664]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife.

Mit 1. October, für Frachterhöhungen mit 1. November 1897 tritt der Nachtrag I zum Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich vom 1. November 1896 in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem die Ergänzung des Classenguttarifes, sowie der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, ferner die Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke, die Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege, die Ergänzung der besonderen Bestimmungen und der Reexpeditions-Bestimmungen, des Verzeichnisses der Ausnahmetarife und des Kilometerzeigers, schliesslich die Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Der Nachtrag kann von den Verbands-Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 10 kr. = 17 Pfg. bezogen werden.

Wien, am 7. September 1897. [665]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Ermässigte Sonn- und Feiertags-Hin- und Rückfahrkarten.

Vom 19. September 1897 angefangen gelangen in Neubidschow ermässigte Sonn- und Feiertags-Hin- und Rückfahrkarten nach folgenden Stationen und zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Neubidschow nach	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	
Jitschin und zurück	1·25	0·85
Lhota Šarowa und zurück	0·85	0·55
Bad Bělohrad und zurück	0·95	0·65
Altpaka und zurück	1·70	1·10

Die Ausgabe dieser Fahrkarten ist an die für Sonntagskarten im Allgemeinen bestehenden Tarifbestimmungen gebunden.

Wien, am 1. September 1897. [666]

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge II zu den Heften Nr. 1 und 2.

Mit 1. October 1897 treten die Nachträge II zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. August 1896 in Kraft, und erliegen Exemplare bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und durch die Station Reichenberg zum Preise von 0·10 Mark, resp. 6 kr. für Nachtrag II, Heft 1, und 0·20 Mark, resp. 12 kr. für Nachtrag II, Heft 2, erhältlich.

Wien, am 2. September 1897. [667]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Szemes für den Gesammtverkehr.

Am 29. August 1897 wurde die auf der Linie Pragerhof—Budapest zwischen den Stationen Boglár und Szántód befindliche, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle „Szemes" als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 4. September 1897. [668]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag XXVI.) Mit 1. September 1897 gelangte der Nachtrag XXVI zur Einführung. Derselbe enthält:
I. Aenderung von Stationsnamen,
II. Ergänzungen des Kilometerzeigers,
III. Ergänzung der Stationstariftabellen,
IV. Ergänzung der Ausnahmetarife.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für gesalzene Häute.) Mit sofortiger Wirksamkeit wurde der Ausnahmetarif 18 für gesalzene Häute — Seite 50 des Nachtrages V — in nachstehender Weise ergänzt:

Von	Nach Brieg
	Frachtsatz für 100 kg in Mark
Lindau	5·65

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 1. September 1896. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Bier in Fässern.) In den Ausnahmetarif Nr. 7 für Bier in Fässern auf Seite 45 und 46 des Tarifes wurde mit Wirksamkeit ab 1. September die Station Yverdon der Jura-Simplonbahn mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Yverdon von	Für Sendungen von 5000 kg	10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Augsburg	390	371
Bamberg	487	457
Erlangen	471	443
Kulmbach	526	491
München C.-B.	414	394
München O.-B.	418	397
München S.-B.	416	395
Nürnberg C.-B.	457	429
Planegg	414	394

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) Mit Giltigkeit vom 1. September ab wurde die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Nachtrag I zu Theil II, Heft 1.) Am 1. September trat der I. Nachtrag zum Theil II, Heft 1 des Sächsisch-Schweizerischen Gütertarifes vom 1. August 1895 in Kraft. Er enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Briquetts, sowie von Braunkohlen, Braunkohlen-Coaks und Braunkohlen-Briquetts in Wagenladungen von 10.000 kg von den Stationen Borna, Lugau, Meuselwitz, Oelsnitz i. Erzgeb., Rositz, Zeitz S.St.B. und Zwickau nach Stationen der Schweizerischen Bahnen und ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Bayerisch-Belgischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Ergänzung des Tarifes.) Im Verzeichniss der nicht tarifirten belgischen Stationen Seite 27/28 des vorbezeichneten Tarifes ist nachzutragen:

Für Sendungen nach	anzuwenden die Frachtsätze von
Monsville (E.-B.)	Boussu
Wetteren (E.-B.)	Jemappes

Schweizerische Eisenbahnen. (Gütertarif Genf transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbes transit und Locle transit — Ostschweiz vom 1. Jänner 1897.) Die für Marseille (Joliette und St. Charles) giltigen Frachtsätze sind ebenfalls anwendbar auf Sendungen von oder nach Marseille-Arenc. Weiters erhält die Position „Waaren, nicht besonders genannte" in der Güterclassification nachstehende Fassung:

Seite	Bezeichnung der Güter	Einzelnsendungen	Für Sendungen von mindestens 1000 kg	Für Wagenladungen von 5000 kg	Für Wagenladungen von 10.000 kg
		Ausnahmetarife Nr.			
36	Marchandises non d'enommées				
78	Waaren, nicht besonders genannte	32	—	21 a, 32	21 a, 32

Deutsch - Dänischer, Deutsch - Skandinavischer und Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Verband. (Verbands-Gütertarif, Heft 1.) Am 27. August trat an Stelle der „Reglementarischen Bestimmungen" unter A der Tarife für die oben bezeichneten Verbände ein besonderes Tarifheft unter dem Titel „Verbands-Gütertarif, Heft 1" für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits in Kraft.

Dieser Tarif enthält:

a) die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ddto. Bern, den 14. October 1890, nebst Zusatzvereinbarung zu demselben vom 16. Juli 1895;

b) die Ausführungsbestimmungen zu diesem internationalen Uebereinkommen;

c) die Zusatzbestimmungen der Verbandsbahnen.

Durch die Verschiedenartigkeit der zur Zeit bestehenden Reglements und des nunmehr für die oben bezeichneten Verkehre zur Einführung kommenden internationalen Uebereinkommens sind sowohl Verkehrserleichterungen, als auch Verkehrserschwernisse bedingt.

Letztere werden im Verkehre mit Schweden und Norwegen erst vom 1. October ab giltig.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass die gegenwärtig für den Verkehr mit Dänemark, Schweden und Norwegen in Benützung stehenden mehrsprachigen Frachtbriefe mit dem oben genannten Tage aufgehoben werden und für diesen Verkehr alsdann ausschliesslich die gewöhnlichen internationalen Frachtbriefformulare Verwendung zu finden haben.

Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 50 Pfg. für das Exemplar von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Bis zum Erscheinen des Tarifes ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona nähere Auskunft.

Deutsch-Dänischer Verband. (Nachtrag II zu Heft 2 und 3.) Am 27. August gelangte der Nachtrag II zu den Tarifheften 2 und 3 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Jänner 1893 zur Einführung.

Unter Anderem werden die Stationen Eggebek und Wilhelmsburg des Directionsbezirkes Altona, sowie Altenburg der Sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

Für die Kölner Bahnhöfe treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen geringe Erhöhungen ein, wohingegen die Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalisalze bedeutend ermässigt werden.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Erze etc.) Mit Giltigkeit vom 1. September trat im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) für den Verkehr nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Directionsbezirkes Kattowitz ein ermässigter Ausnahmetarif für den Bezug von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Convertschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Bleihüttenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg in Kraft.

Als Versandtstationen kommen in Betracht:

Im Directionsbezirke Bromberg: Dratzigmühle, Driesen-Vordamm, Filehne Nordbahnhof, Gurkow, Kreuz, Maximilianowo, Schneidemühl und Weissenhöhe;

im Directionsbezirke Danzig: sämmtliche Bahnhöfe in Danzig, die Stationen Elbing, Kahlbude, Lnianno, Neufahrwasser, Neustadt in Westpr., Oliva, Warlubien, Zoppot und Zuckau.

im Directonsbezirke Königsberg: Königsberg in Pr., Ost- und Quaibahnhof, Königsberg in Pr. Lizentbahnhof und Memmel.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgesehenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsäze für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 1. September traten im Verkehre von den Seehafenstationen Altona, Flensburg A., Hamburg B und Kiel des Directionsbezirkes Altona nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Directionsbezirkes Kattowitz für Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetriebe ermässigte Ausnahme-Frachtsätze bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe und auf einen Wagen und Frachtberechnung nach dem Ladegewicht des gestellten Wagens in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen finden die Bestimmungen unter Ziffer 2 zum Ausnahmetarif Nr. 7 a im vorgenannten Gütertarife ebenmässige Anwendung.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 1. September wurden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Maximilianowo des Directionsbezirkes Bromberg und Warlubien des Directionsbezirkes Danzig nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Convertschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetriebe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V). Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerz etc.) Mit Giltigkeit vom 1. September kamen im Ostdeutsch - Mitteldeutschen Gütertarif Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetrieb von verschiedenen Stationen nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Directionsbezirkes Kattowitz und Gernrode a. Harz, Langelsheim, Lautenthal, Ocker und Silberhütte des Directionsbezirkes Magdeburg zur Einführung.

Auskünfte über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 für Erze etc.) Mit Giltigkeit vom 1. September wurden die Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Directionsbezirkes Kattowitz als Empfangsstationen für die Bezüge der Bleihütten von Eisenerz und eisenhaltigen Schlacken in die im Gruppentarif II und dem Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif (Gruppe II/III) bestehenden Ausnahmetarife 7 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1611	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Talkstein des Ausnahmetarifes 7 im Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Mautern, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Neundorf i. V., Station der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 7 giltigen Bestimmungen des Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	142 Pfennige		Im Kartirungswege		
1612	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892	Lochowitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	den in den Theil II, Heft 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes enthaltenen sächsischen Binnen- und preussisch-sächsischen Concurrenz-Stationen (ausnahmlich Mosel und Remse)	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung aller für Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a im Tarife vorgesehenen Bestimmungen	Vom 12. September bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Die für Jinec-Cenkau in dem Tarif-Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892 sammt Nachträgen für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a		Im Kartirungswege		
1613	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Scherben von Gypswaaren	Wien I (K.E.B.)	Scheibmühl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	78 Heller	40 Heller	38 Heller	im Kartirungswege		
1614	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz a) der Pos. H—19 und b) der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Blumenau	Zwittau St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 10 Kreuzer = 20 Heller b) 9 Kreuzer = 18 Heller	12 Heller	a) 8 Heller b) 6 Heller	Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1615	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:	Wünsdorf, Station des königlich Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a/Saale	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der im Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. November 1896 enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1896	Besteht keiner	für 10.000 kg Mark		Im Kartirungswege		
				Brüx						76·0				
				Dux						74·5				
				Franz Josef-Stollen						73·0				
				Holtschitz-Seestadtl						77·0				
				Karbitz						69·5				
				Mariaschein						70·5				
				Schönfeld						68·5				
				Schwaz-Kuttowitz						74·5				
				Teplitz						72·0				
				Triebschitz						76·5				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt						67·5				
				Ullersdorf						73·0				
				Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:										
				Bilin						76·0				
				Bruch						76·0				
				Brüx						76·0				
				Dux-Ladowitz						75·0				
				Dux-Liptitz						75·0				
				Eisenberg						79·0				
				Kosten						72·0				
				Littitz						105·0				
				Nürschan						106·0				
				Oberleutensdorf						78·0				
				Osseg, Oseg II						75·0				
				Osseg-Riesenberg						77·0				
				Teplitz-Waldthor						72·0				
				Trupschitz						84·0				
				Wiesa-Oberleutensdorf						76·0				
				Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:										
				Aussig						64·2				
				Stationen der Oesterr. Nordwestbahn:										
				Aussig						64·2				
				Gross-Priesen						62·0				
				Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:										
				Chodau						91·5				
				Dassnitz						90·2				
				Davidsthal						86·4				
				Falkenau a. d. Eger						87·1				
				Kaaden Brunnersdorf						81·2				
				Komotau						77·7				
				Königsberg Maria Kulm						90·2				
				Neusattl						90·1				
				Tuschmitz						81·7				
				Zieditz						88·2				
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1616	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	K o v á s z n a	Eger trans. Passau trans. Furth i. W. trans.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Aschaffenburg trans. für Stationen in Hessen oder Rheinland-Westphalen bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 295 276 288		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief - Duplicate, welche bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III/b) vorzulegen sind	
1617	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen und Coaks, sowie Coaksabfall (vergl. Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)	den betreffenden Tarifstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Fritzens-Wattens, Station der k. k. priv. Südbahn	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. September 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Gütertarif, Theil V, Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohle und Coaks, sowie Coaksabfall), vom 1. April 1895 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die für die Station Schwaz bestehenden Frachtsätze erhöht um 4 Mark für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
1618	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	B á n h i d a	Stadlau Raasdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee Pachfurth Rohrau Petronell Deutsch-Altenburg Hainburg Mannersdorf Schwadorf Klein-Neusiedl Fischamend Gross-Schwechat Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 69·8 70·0 70·0 64·0 58·2 59·8 63·8 67·8 70·2 59·4 59·4 59·4 61·0 65·0 65·0		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1619	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn Böhmischen Nordbahn Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn	Roheisen	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Altkladno	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes Post Nr. 229	76·4 Kreuzer	72·9 Kreuzer	3·5 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1620	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Brünn St.E.G.	Vág-Ujhely	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Nachtrag 1 zum Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 76		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Trencsén-Isztebnik					79				
				Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Zsolna				105 Heller	94 Heller	11 Heller			
1621	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Pos. E 6, 7, 8 und 9 der allgemeinen Güterclassification	Georgswalde-Ebersbach	Wien K.F.N.B. und St.E.G. Wien K.F.J.B. Nussdorf Wien Oe.N.W.B.	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	a) 442 Heller b) 298 Heller	a) 298 Heller b) 214 Heller	a) 144 Heller b) 84 Heller	Im Kartirungswege		
					Wien S.B. trans. Wien E.W.A. transit				a) 456 Heller b) 312 Heller	a) 312 Heller b) 228 Heller	a) 144 Heller b) 84 Heller			
				oder vice versa										
1622	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl etc.	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Freiwaldau-Gräfenberg (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) nach	Eisen und Stahl etc. der Position E—6 und 7 der allgemeinen Güterclassification bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	E—6 und 7, bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	E—6, bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze in Hellern pro 100 Kilogramm		
Böhm.-Trübau	98	87	86
Chotzen	119	107	103
Zwittau	111	100	97

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1623	Böhmischen Commercialbahnen		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Liban-Psinic (Bahnhof)	Detenic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	4 kr.	3 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1624	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C-5 Dampfkessel der Positionen D-4 und D-5. Eisen und Stahl der Positionen E-6 und E-7. Maschinen	Wisočan Oe.N.W.B. transit (für Transporte von Branik-Hodkowička und von Podol bei Prag) Lieben Oe.N.W.B.	Hohenelbe Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg der begünstigten Artikel per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	50 pCt. von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Oesterr. Nordwestbahn zur Berechnung gelangen, doch muss mindestens ein Minimal-Einheitssatz von 0·1 kr. per 100 kg und 1 km resultiren	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma A. & F. Nettel in Tafelbauden als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau des Fabriksetablissements der Firma A. & F. Nettel in Tafelbauden a. E., Böhmen, bestimmt sein
1625	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C-5 Eisen und Stahl etc. der Positionen E-6 und E-7. Maschinen und Werkzeuge	Wisočan transit Wien Oe.N.W.B.	Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg der begünstigten Artikel per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	50 pCt. von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Oesterr. Nordwestbahn zur Berechnung gelangen, doch muss ein Minimal-Einheitssatz von 0·1 kr. per 100 kg und 1 km resultiren	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma Carl Löwit als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau der Fabriksanlagen der Firma Carl Löwit, Baumwollwaaren-Bleiche- und Appreturanstalt in Hohenelbe, bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1626	Südbahn-Gesellschaft		Eis	St. Peter	Monfalcone	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 43	Heller 21	Heller 22	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
				Görz	Divacca				43	21	22			
1627	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Heu als Frachtgut	Böhm.-Leipa	Brüx (A.T.E. oder k.k.St.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelten nur bei Verwendung von Wagen mit höchstens 14 m² Ladefläche. 3. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen	95	Heller 74	21	Im Kartirungswege		*) In dieser Relation besteht für Heu kein directer Tarif-Frachtsatz
					Dux (A.T.E.)				82	66	16			
					Dux-Liptitz (k.k.St.B.)				82	66	16			
					Ladowitz (k.k.St.B.)				*)	66	—			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
34	Nr. 10 vom 26. Jänner 1897	420	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Oesterr. Nordwestbahn	Draht, Drahtstifte und Möbelfedern aus Pos. E—6 und E—7 der allgemeinen Güterclassification	Freiwaldau-Gräfenberg	Chrudim*)	Am dritten Tage nach Erscheinen dieser Publication	*) Ersetzt laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 29 vom 11. März 1897, Post 714. **) An Stelle der hiedurch aufgehobenen Publication treten die in diesem Blatte unter Einem veröffentlichten Tarifermässigungen für Eisen etc. in Kraft
							Iglau*)		
							Königgrätz*)		
							Trautenau*)		
							Böhm.-Trübau**)		
							Chotzen**)		
							Zwittau**)		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
73	Nr. 150 vom 31. December 1896	2759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den in der Publication besonders genannten Relationen		Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897 ist in der Tabelle, Rubrik „von“, 13. Absatz, über der Station „Rzeszów“ für den Verkehr mit denselben Bestimmungsstationen die Station „Boguchwała“ einzusetzen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
72	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	181	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Pos. S—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee und Hallein	den in der Tabelle angeführten Stationen	Die Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft „Brandeis a. E.“ soll richtig heissen: „Brandeis a. d. Adler“	
73	Nr. 97 vom 21. August 1897	1526	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisen und Stahl, alt etc. der Pos. E—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	sämmtlichen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Krompach	In der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ einzutragen: „Minimalgebühr 8 Heller pro 100 kg“	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gross-Weikersdorf** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt ein neues **Aufnahmsgebäude** und ein neuer **Güterschuppen sammt Nebenanlagen** zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 37.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **27. September 1897, 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahnen-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k.k. Oesterr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1898 erforderlichen Bedarfes an nachstehend angeführten Materialien, und zwar:

A. Kessel-Eisenbleche bester Qualität.

	Steirisches Schweiss-eisen	Basisches Martin-flusseisen
	Kilogramm	
Ebene Bleche bis 200 kg Tafelgew.	120.000	8.100
„ „ 200 bis 400 kg Tafelgew.	247.000	21.000
„ „ über 400 kg „	115.000	20.000
Rund-Schablonbleche bis 200 kg Tafelgew.	10.300	5.300
„ „ 200 bis 400 kg „	45.000	8.000
„ „ über 400 kg „	4.500	1.200

B. Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkisten.

Ebene Platten . . . . 114.000 kg
Gebördelte . . . . 102.000 „

C. Radsterne, rohe, schmiedeiserne.

Für Locomotiven . . . . 43.000 kg
„ Tender und Wagen . . . . 46.000 „

D. Radscheiben aus basischem Martinflusseisen.

Für Wagen . . . . 682 Stück

E. Reifenräderpaare mit Radscheiben aus basischem Martinflusseisen.

Für Wagen . . . . 114 Stück

Ferner wird noch die Lieferung der nachbenannten Materialien, und zwar:

1. Eisenabgüsse . . . . 650.000 kg
2. Banca-Zinn . . . . 25.000 „
3. Stangen-Zinn . . . . 600 „
4. Kupferbleche, 0·5 bis 10 mm . . . . 5.000 „
5. Kupferplatten, 10 bis 20 mm . . . . 15.000 „
6. Kupferrohre, gezogene . . . . 9.500 „
7. Kupferstutzen für Siederohre . . . . 20.000 „
8. Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht . . 26.000 „
9. Kupferdraht . . . . 1.200 „

für die k. k. Staatsbahn-Direction Wien und der Bedarf an den gleichnamigen sub Post 1—9 angeführten Materialien für die k. k. Staatbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau im Offertwege vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, die Bestellzeichnungen, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen, und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können, und zwar bezüglich der sub A—E angeführten Materialien bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Abtheilung 10, und bezüglich der sub 1—9 angeführten Materialien bei der Abtheilung 4, beziehungsweise bei den betreffenden Staatbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Offerte sind (sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen) versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von Kesselblechen, beziehungsweise Siederohren, Achsen, Radreifen, Eisenabgüssen, Kupferwaaren, Zinn etc.“ im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen, und zwar bezüglich der sub A—E angeführten Materialien bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, bezüglich der übrigen Materialien bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direction, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht, bis zum **1. October 1897, Mittags 12 Uhr,** einzureichen.

In den Offerten sind die Preise der ausgeschriebenen Materialien in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Frachtkosten, Zölle und sonstiger Spesen einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu notiren.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 2. October l. J., 9 Uhr Vormittags, statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Hinsichtlich der oben sub 1—9 angeführten Materialien wird die Lieferungsausschreibung unter einem auch Seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 8. September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Direction der priv. Oesterr.-ungarischen Staaatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von

circa 197.000 Stück eichenen Hauptbahn-Querschwellen,
„ 36.000 „ „ Secundärbahn-Querschwellen,
„ 1.400 m^3 „ Weichenschwellen diverser Dimensionen und
„ 22.000 Stück Kiefer-Secundärbahn-Querschwellen

für die Zeit vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898 im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als Offertformulare, allgemeine und specielle Lieferungsbedingnisse, zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Wien, Hintere Südbahnstrasse 1, an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben, bezw. bezogen werden können.

Die Preise sind stets franco einer Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Waggons verladen, inclusive aller Spesen zu stellen.

Das mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformulare ist in dem hiezu bestimmten Couvert versiegelt **längstens bis zum 1. October 1897, 12 Uhr Mittags,** dem Einreichungsprotokolle der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz 3, zuzustellen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis zum 15. November 1895 im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. Wien, 14. September 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 20. August 1897*) für die Localbahn Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Carl Hiltl, k. k. Forstrath und Güterdirector in Rastenfeld, im Vereine mit Dr. Max Spitzer, Sensengewerke- und Realitätenbesitzer in Klein-Glödnitz, Johann Leitgeb, Realitätenbesitzer in Ranitz, und Anton Fleischhaker, Fabriks- und Realitätenbesitzer in Gurk, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf durch das Gurkthal nach Klein-Glödnitz in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 653.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 27.800 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

*) Enthalten in dem am 10. September 1897 ausgegebenen LXXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 205.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das aufzunehmende Prioritätsanlehen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution von 5000 fl. ö. W. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen und den sonstigen diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 76 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 653.000 fl. ö. W. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge eines solchen Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällig sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im vorbezeichneten Zeitpunkte noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Diese Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungs-

erklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von der Station Treibach-Althofen der k. k. Staatsbahnen nach Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn).

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Treibach-Althofen der k. k. Staatsbahnen nach Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn) ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m für eine vorläufige Maximalgeschwindigkeit von 25 km per Stunde herzustellen und auszurüsten.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Eisenbahnministerium für die Murthalbahn vorgeschriebene Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend

festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 29 km lange Gurkthalbahn beginnt in der Station Treibach-Althofen der Linie St. Michael—Glandorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, wird bis zum Orte Zwischenwässern entlang des Bahnkörpers der k. k. Staatsbahnen geführt und tritt nächst diesem Orte in das Gurkthal ein. Sodann folgt die Linie dem Zuge der Bezirksstrasse nach Klein-Glödnitz und gelangt unter Berührung der Orte Gundersdorf, Strassburg, Gurk, Zweinitz und Weitensfeld in das Ortsgebiet von Klein-Glödnitz, woselbst östlich des letztgenannten Ortes, anschliessend an die Strasse, die gleichnamige Endstation errichtet wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der Localbahn in der Station Treibach-Althofen an die k. k. Staatsbahnen daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes und des Bahngrundes von der Station Treibach-Althofen in der Richtung gegen Zwischenwässern, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei der Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 80 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 300 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 und in den Bögen vom Halbmesser 150 m bis 80 m unter Anwendung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besondereren Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m, bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·0 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3·0 m entfernt sein.

Der Unterbau kann sowohl bei Dämmen als in Einschnitten ausnahmsweise eine Kronenbreite von 2·8 m erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Das Brückenplanum solcher offener und gewölbter Unterbauobjecte, welche nach den Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, Geländer erhalten, muss derart breit angeordnet sein, dass an jeder Stelle zwischen der Geleiseachse und dem nächsten Geländerstabe, bezw. der nächsten Tragwand eine Entfernung von mindestens 1·75 m vorhanden ist. Falls Langholztransporte zu berücksichtigen sind oder aussergewöhnlich lange Wagen verwendet werden sollen, ist das vorgenannte Mass in Bögen nach Erforderniss zu vergrössern.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleichbreit mit der Unterbaukrone zu halten.

Im Uebrigen finden hinsichtlich der räumlichen Anordnung der Brücken die sonstigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sinngemässe Anwendung.

Bezüglich der den Berechnungen der Eisenconstructionen der Bahn zugrunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums nach Massgabe der im Punkte Fahrbetriebsmittel vorgeschriebenen Vorlagen besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 5·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4·0 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Falls innerhalb einzelner Theilstrecken der Bahn ein Rollschemelverkehr eingeführt werden sollte, ist bei den Unterbauobjecten dieser Strecken das Lichtraumprofil, sowie in den für diesen Verkehr in Betracht kommenden Stationsgeleisen die Entfernung derselben von den nächsten Geleisen entsprechend zu vergrössern.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses und nach den vom k. k. Handelsministerium für die Salzkammergut-Localbahn genehmigten Normalien mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Gewicht per laufendes Meter mit 11 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9·0 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 1·6 m Länge, 14 cm obere, 20 cm untere Breite und 13 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wartehäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden, oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und ist wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind eventuell im Wege der Anmiethung mindestens beizustellen:

1. 3 Tenderlocomotiven mit je drei gekuppelten Achsen.
2. 4 Personenwagen.
3. 2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).
4. 33 Güterwagen verschiedener Gattungen.
6. 1 Draisine.
7. 4 Bahnwagen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 6·4 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung, ferner an beiden Stirnseiten mit Schneepflugscharen zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Sämmtliche Güterwagen sind mit der Rohrleitung für die Dampfheizung, ferner mindestens 30 Percent derselben mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen. Die gedeckten Güterwagen sind für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, entsprechend einzurichten.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage der schematischen, mit den Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsenentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen für den Fahrpark hat mindestens gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre habe diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

Insofern nicht der im § 14, zweiter Absatz, vorgesehene Fall eintritt, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 20. August 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. September 1897, Z. 13.885/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 25. August 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zur Kenntniss gebracht, dass die am 31. Juli 1897 eröffnete und im Betriebe der Torontáler Localbahnen stehende schmalspurige Localbahn Temesvár-Modos dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen. Die Liste der Eisenbahnen erfährt dadurch keine Abänderung, da die Betriebsverwaltung der neu eröffneten Localbahn dem Uebereinkommen bereits unterstellt ist; aus letzterem Grunde erfolgt auch der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst mit dem Tage ihrer Betriebseröffnung.

Hievon hat das Centralamt mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 2. September 1897 den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Vertragsstaaten gemäss Art. 57, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Mittheilung gemacht.

Wien, am 9. September 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz nach der Stadt Boskowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Alfons Grafen Mennsdorf-Pouily, Daniel Eisler, Josef Brhal, Ignaz Jelinek, Georg Ticho und Dr. Kirchmann in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach der Stadt Boskowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. August 1897. Z. 11.811/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von Kennelbach nach Dornbirn und von Dornbirn an die Schweizer Grenze bei Lustenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Adalbert Hermann in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Station Kennelbach der projectirten Localbahn Bregenz-Bezau über Schwarzach nach Dornbirn und von Dornbirn an die Schweizer Grenze bei Lustenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. August 1897. Z. 11.934/I.

Verkehr auf den ungarischen Eisenbahnen

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.621·5	7.558·6	2,889.400	1,501.000	1,974.000	5,238.900	7,212.900	946	7,438.094	984	— 3·9	7593·4	7558·6
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	15.600	18.700	7.000	30 000	37.000	543	32.374	475	+ 14·3	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	2.800	9.500	5.500	15.000	138	14.983	138	0	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	21.000	3.000	10.500	6.000	16.500	114	14.849	102	+ 11·8	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	2.700	2.500	3.000	5.500	93	5.312	90	+ 3·3	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	9.200	2.100	4.700	4.200	8 900	108	5.170	63	+ 71·4	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.200	1.600	2.600	3.300	5.900	120	5.779	118	+ 1·7	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	23.000	4.300	11.500	8.500	20.000	152	19.387	147	+ 3·4	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	4.400	800	2.200	1.600	3.800	66	. . . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn	48·5	43·4	15.800	8.000	7.900	16.000	23.900	493	16.964	391	+ 26·1	48·5	43·4
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	8.400	2.400	4.200	3.000	7.200	114	8.148	129	— 11·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.100	500	2.100	2.600	109	3.536	149	— 26·8	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	15.600	3.300	7.800	6.500	14.300	105	13.603	100	+ 5·0	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	11.000	2.000	5.500	4.000	9.500	167	8 861	156	+ 7·1	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	4.800	400	2.400	800	3.200	81	2.779	71	+ 14·1	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	. . .	9.000	3.500	4.500	7.000	11.500	108	. . . .	. . .	. . .	106·4	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.600	700	2.800	1.400	4.200	81	3.937	76	+ 6·6	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	. . .	8.000	1.500	4.000	3.000	7.000	106	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	6.400	5.200	3.200	10.500	13.700	273	14.084	281	— 2·8	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	4.300	11.000	8.500	19 500	277	17.645	251	+ 10·4	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	18.000	4.500	9.000	9.000	18.000	154	20.260	174	— 11·5	116·7	116·7
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	37·4	4.600	2 200	2.300	4.300	6.600	157	7.016	188	— 16·5	42·1	37·4
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	26.000	9.500	13.000	19.000	32.000	270	33.973	287	— 5·9	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·6	. . .	6.000	700	3 000	1.300	4.300	77	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.400	1.700	2.700	1.700	4.400	137	4.737	147	— 6·8	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	2 500	300	800	300	1.100	92	1.340	113	— 18·6	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	2.000	400	500	400	900	72	866	69	+ 4·3	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.400	300	700	500	1.200	46	1.040	40	+ 15·0	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54	29·6	4.000	500	2.000	1.000	3.000	56	1.869	63	— 11·1	54	4·1
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	4.000	400	2.000	800	2.800	63	2.274	51	+ 23·5	44·4	15·8
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.000	4.500	4.000	9.000	13.000	220	13.238	224	— 1·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	4.000	200	2.000	300	2.300	60	2.047	53	+ 13·2	38·5	38·5
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	. . .	2.000	400	1.000	800	1.800	59	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	5.000	2.500	2.500	5.000	7.500	165	7.234	159	+ 3·8	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.600	1.400	2.300	2.700	5.000	156	6.216	192	— 19·8	32·4	32·4
Komló-Bákocza-Felsömindszent	18·9	. . .	700	800	300	1.500	1.800	95	. . . .	. . .	. . .	7·1	. . .
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. .	5.000	300	2.500	500	3.000	56	. . . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	2.600	700	1.300	1.400	2.700	122	4.708	212	— 82·5	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.000	1.300	2.500	2.600	5.100	46	4.729	43	+ 7·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	7.000	2.100	3.500	4.200	7.700	238	7.685	238	0	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	12.000	3.700	6.000	7.500	13.500	102	13.880	104	— 1·9	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	1.400	400	700	800	1.500	98	1.603	105	— 6·7	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.800	3.400	1.400	6.700	8.100	198	7.131	174	+ 13·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	3.000	500	1.500	900	2.400	85	2.584	91	— 6·6	28·4	14·1
Neógráder Comitatsbahnen	112·4	. . .	22.000	3.300	11.000	6.500	17.500	156	. . . .	. . .	. . .	112·4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	8.000	3.300	4.000	6.500	10.500	184	9.571	168	+ 9·5	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	2.800	200	1.400	500	1.900	52	. . . .	. . .	. . .	36·4	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	. . .	3.400	200	1.700	300	2.000	61	. . . .	. . .	. . .	32·6	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.200	6.500	1.100	13.000	14.100	779	17.353	959	— 18·8	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	13.800	2.000	4.200	4.000	8.200	186	10.304	234	— 20·2	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	6.600	5.700	3.300	11.500	14.800	428	14.423	417	+ 2·6	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	203·1	129·5	20.000	4.500	10.000	9.000	19.000	94	6.365	49	+ 91·8	203·1	129·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.000	100	1.100	1.200	69	1.619	93	— 25·8	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.000	7.000	6.500	14.000	20.500	169	22.614	187	— 9·7	121·1	121·1

im Monate Juli 1897.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
18,090.000	10,742.900	11,729.312	37,579.864	49,309.176	6.494	13,021.096	36,262.325	49,283 421	6.520	— 0·4	11.132	11.177	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
93.200	138.700	42.200	222.300	264 500	3.884	44.455	216 018	260.473	3.825	+ 1·5	6.660	6.557	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
136.000	22.700	68.000	45.000	113.000	1.041	72.265	39.518	111.783	1.029	+ 1·2	1.784	1.764	Bács-Bodrogher Com. B.
157.000	21 000	78.500	42.000	120.500	831	72.585	41.148	113.733	784	+ 6·0	1.424	1.344	Baja-Zombor-Neusatz
33.400	14.100	15.700	19 200	34.900	589	17.816	16.113	33.929	572	+ 3·0	1.010	980	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
60.400	16.100	30.300	32.200	62 500	756	24 242	25.092	49.334	597	+ 26·6	1.296	1.024	Békés-Csanáder Bahn
33.000	12.500	16.500	24.900	41.400	843	15.278	26.096	41.374	843	0	1.445	1.445	Békéser Comitatsbahnen
143.600	30.700	71.800	61.200	133.000	1.008	71.060	58.369	129.429	981	+ 2·8	1.728	1.682	Biharer Vicinalbahn
27.600	5.400	13.800	10.800	24.600	426	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	7.030	. . .	Boldvathalbahn
90.800	38.000	45.400	76.000	121.400	2.503	38.391	61.180	99.571	2.294	+ 9·1	4.291	3.933	Budapest-Gran Localb.
49.200	21.500	24 600	26.000	50.600	801	29.326	24.067	53.393	845	— 5·2	1.373	1.449	Budapest-Lájosmizse
9.300	8 300	3.100	16.500	19.600	824	3.228	19 793	23.021	967	— 14·8	1.412	1.656	Csetnekthal-Bahn
100.200	25.100	49.600	49.900	99 500	731	48.520	58.064	106.584	783	— 6·6	1.254	1.344	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
65.600	17.200	32.800	34.300	67.100	1.181	30.774	31.740	62.514	1.101	+ 7·3	2.024	1.888	Debreczin-Hajdu-Nánás
31.000	3.600	15.500	7.100	22.600	575	15.029	5.867	20.896	532	+ 8·1	985	912	Debreczin—Nagy-Léta
48.600	14.100	24 300	28.200	52.500	493	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	845	. . .	Fehereser und Tolnaer
35.800	7.600	17.900	14 600	32.500	626	19.062	12.283	31.345	604	+ 3·6	1.073	1.035	Felek-Fogaraser Bahn
38.800	10.500	19.400	20.900	40.300	610	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.046	. . .	Garamberzencze-Léva
41.000	32.700	20.500	66.400	86.900	1.731	20 361	63 099	83.460	1.663	+ 4 1	2.967	2.851	Gran—Almás-Füzitö
160.600	32.300	80.300	64.500	144.800	2.057	81.045	62.185	143.230	2.035	+ 1·1	3.528	3 488	G. Kikinda-G. Becskerek
91.400	32.800	46.100	65.500	111.600	956	49.914	73.029	122.943	1.053	— 9·2	1.639	1.805	Grosswardein-B.-Vaskoh
26.200	11.100	13.100	22.100	35.200	836	14.947	21.317	36 264	970	— 13·8	1.433	1.662	Gyula-Feherv.-Zalathna
175.000	54.300	87.500	108.500	196.000	1.657	93.793	115.312	209.105	1.768	— 6·7	2.840	3.031	Háromszéker Localb.
35.800	10.200	17.900	20.200	38.100	685	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.176	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
31.200	8.500	15.600	13.800	29.400	913	17.664	10.951	28.615	889	+ 2 7	1.565	1.524	Hermannst.-Felek. Lb.
13.300	1.400	4.200	1.400	5.600	471	4.372	2.095	6.467	543	— 13·3	807	931	Hermannst.-N. Disznod
12.800	3.400	3.200	3.400	6.600	528	2.997	3.859	6.856	548	— 3·6	905	940	Hidegkut-Gyönk-Tamási
11.200	3.100	5.600	5.900	11.500	439	5.215	5.242	10.457	399	+ 10·0	752	684	Kaposvár-Mocsolad
23.200	6.100	11.600	10.900	22.500	407	1.625	244	1.869	456	— 8·6	715	781	Kaposvár-Fonyod
24.800	3.300	12.400	6.400	18.800	423	4.159	2.367	6.526	413	+ 2·4	725	708	Karczag-Tiszafüred
56.000	31.700	28.000	63.200	91.200	1.543	28.875	60.115	88.990	1.506	+ 2·5	2.645	2.582	Kaschau-Torna
24.400	1.900	11.200	4.800	16 000	416	13.634	3.157	16.791	436	— 4·6	714	748	Kecskem. - Füllöpszállás
13.600	2.500	6.800	5.000	11.800	388	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	665	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
29.400	17.500	14.700	35.000	49.700	1.092	14.191	31.383	45.574	1.002	+ 9·0	1.872	1.718	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
31.000	8.900	15.500	17.600	33.100	1.022	18.944	16.889	35.833	1.106	— 7·6	1.752	1.896	Körös-Belovár Localb.
3.300	2.100	1.600	4.100	5.700	803	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.376	. . .	Komló-Bakócza-Felsöm.
27.600	4.100	13.800	8.000	21.800	410	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	703	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
19.600	7.400	9.800	14.600	24 400	1.099	11.337	19 463	30.800	1.387	— 20·8	1.884	2.377	Kun-Szt. Márton-Szentes
30.600	8.900	15.300	17 800	33.100	300	15.232	21.251	36.483	331	— 9·4	514	568	Máros-Ludás—Bistritz
43.000	13.000	21.500	26 000	47.500	1.471	22.140	25.332	47.472	1.470	+ 0·1	2.521	2.520	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
72.400	24.200	36 200	48.400	84.600	637	35.166	44.536	79.702	600	+ 6·2	1.092	1.028	Matraer Vicinalbahnen
10.400	2.500	5.200	4.900	10.100	660	5.283	4.558	9.841	643	+ 2·6	1.132	1.104	Mezötur-Turkever E.
18.600	18.500	9.300	37.200	46 500	1.137	10.019	35.367	45 386	1.110	+ 2·5	1 949	1.903	Muránythalbahn
17.200	3.600	8.600	7.000	15.600	549	6.309	2.689	8.998	638	— 13·9	941	1.093	Nagy-Belicz—Privigye
106.600	20.400	53.300	40.700	94.000	836	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.434	. . .	Neógráder Comitatsb.
50.400	18.900	25.200	37.600	62.800	1.102	24.295	34.441	58.736	1.030	+ 7 0	1.890	1.764	Nyiregyháza-M.-Szalka
16.200	2.700	8 100	5.400	13.500	371	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	636	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
21.000	2.100	10.500	4.000	14.500	444	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	759	. . .	Pancsova-Petrovoszello
13.600	44.300	6.800	88.500	95.300	5.265	7.598	130.562	138.160	7.633	— 31·0	9.025	13.084	Petroszény-Lupény
90.100	9.700	28.600	19.200	47.800	1.084	29.273	25.288	54.561	1.237	— 12·4	1.850	2.120	Pressburg-Dunaszerdah.
34.400	31.700	17.200	63.300	80.500	2.327	24 854	60.011	84 865	2.453	— 5·1	3 989	4 205	P. Tenyö-K. Szt. Márton
91.000	21.800	45.500	43.500	89 000	438	23.815	20.470	44.285	343	+ 27·7	751	588	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
3.000	11.600	1.000	13 300	14.300	822	1.050	13 057	14.107	811	+ 1 4	1.409	1.392	Ruma-Vrdnik
83 800	42.400	41.900	84.800	126.700	1.046	44.484	98.955	143.439	1.184	— 11·6	1.793	2.030	Slavonische Localbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	5.200	1.900	2.700	2.400	5.100	108	4.783	102	+ 5·9	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	14.000	3.000	7.000	6.000	13.000	248	12.110	231	+ 7·4	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.600	200	1.200	400	1.600	76	1.700	81	— 6·2	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	8.000	3.200	4.000	6.500	10.500	174	11.997	199	— 12·6	60·4	60·4
Székesféhervár-Sárbogárd	38·1	. . .	400	200	200	200	400	11	. . . .	. . .	. . .	7·2	. . .
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.800	1.500	2.400	3.000	5.400	153	8.880	252	— 39·3	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	10.600	6.000	4.700	12.000	16.700	179	13.702	147	+ 21·8	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	7.200	400	3.600	700	4.300	124	2.972	86	+ 44·2	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	13.000	3.500	6.500	7.000	13.500	125	13.988	130	— 3·8	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	100	400	12	431	13	— 7·7	32·9	32·9
Temesvár—Buziás	30·6	. . .	4.400	300	2.200	600	2.800	92	. . . .	. . .	. . .	30·6	. . .
Temesvár—Lippa-Radna	64	. . .	11.200	1.300	5.600	2.500	8.100	127	. . . .	. . .	. . .	18·3	. . .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	95	4.692	75	+ 26·7	62·9	62·9
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	51·8	. . .	3.200	500	1.600	1.000	2.600	50	. . . .	. . .	. . .	47·7	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	4.000	700	2.000	1.500	3.500	111	3.082	98	+ 13·3	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	45·3	42·4	2.200	300	1.100	500	1.600	35	1.643	39	— 10·3	45·3	6
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	11.400	1.700	5.700	3.500	9.200	109	14.635	173	— 37·0	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.400	4.000	2.700	8.000	10.700	202	11.608	219	— 7·7	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.400	700	1.200	1.400	2.600	71	2.599	71	0	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	53.200	23.000	26.600	46.000	72.600	213	69.358	204	+ 4·4	340·2	340·2
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	29.000	7.800	14.500	15.500	30.000	233	31.851	247	— 5·7	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	2.800	4.000	1.400	8.000	9.400	218	4.117	157	+ 38·9	43·1	26·3
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·3	48·3	3.600	500	1.800	1.000	2.800	58	2.574	53	+ 9·4	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.400	1.300	1.800	2.500	4.300	96	3.890	87	+ 10·3	44·6	44·6
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken incl. Zahnradbahn Csorba-Csorbató	382·7	378·4	138.701	217.779	92.669	341.060	433.729	1.133	434.136	1.147	— 1·2	382·7	378
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.570	47.712	2.886	57.090	59.976	887	61.156	905	— 2·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	51.008	31.289	16.000	46.058	62.058	518	62.396	521	— 0·6	119·8	119·8
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	176.287	183.002	182.787	444.071	626.858	890	618.694	879	+ 1·3	704·1	704·1
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	81.400	60.600	38.200	86.800	125.000	321	102.100	283	+ 13·4	389·9	361
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.307	16.383	1.156	14.885	16.041	275	9.638	252	+ 9·1	58·4	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.539	2.277	740	1.940	2.680	128	3.060	146	— 12·3	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.898	18.066	6.769	23.703	30.472	247	29.489	239	+ 3·3	123·2	123·2
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	271.952	24.540	40.506	5.250	45.756	997	41.331	900	+ 10·8	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	113.269	4.792	9.524	1.105	10.629	1.329	5.555	694	+ 91·5	8	8
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	9.676	2.435	7.731	4.391	12.122	270	10.566	235	+ 14·9	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.728	14.428	1.082	14.133	15.215	461	16.253	493	— 6·5	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	10.136	900	2.605	1.430	4.035	232	3.905	224	+ 3·6	17·4	17·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.777	950	2.697	560	3.257	119	3.440	126	— 5·6	27·3	27·3
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.749	598	189	322	511	150	606	178	— 15·7	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	4.177	4.127	777	1.132	1.909	222	2.016	234	— 5·1	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	6.315	938	2.213	1.469	3.682	384	3.520	368	+ 4·3	9·6	9·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	5.398	1.099	1.621	941	2.562	202	2.267	179	+ 12·8	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	9.431	11.509	2.018	15.612	17.630	304	18.028	311	— 2·2	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	4.020	6.709	2.125	12.849	14.974	177	19.513	231	— 23·4	84·6	84·6
N.-Lomnicz—Tatra-Lomn. (elekt.)	9·1	9·1	3.471	208	1.368	151	1.519	167	743	82	+ 103·7	2	2
Poprádthal-Bahn	14	14	12.336	6.224	3.493	4.283	7.776	555	7.142	510	+ 8·8	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	28.671	15.510	22.878	38.651	61.529	272	61.534	272	0	226·4	226·4
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	2.480	3.036	596	1.445	2.041	186	1.817	165	+ 12·7	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.461	1.606	539	1.026	1.565	168	1.034	111	+ 51·4	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	4	1.050	1.054	185	1.054	185	0	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	15.608	11.940	18.982	29.310	48.292	225	45.025	210	+ 7·1	214·7	214·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.500	10.600	2.567	11.831	14.398	336	13.724	320	+ 5·0	42·9	42·9
Summe	15.229	14.231	4,530.585	2,415.757	2,758.622	6,807.248	9,565.870	628	9,652.538	678	— 7·4	15.100	14.117

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
25.700	13.500	15 900	16 700	32.600	692	17.315	12 513	29.828	633	+ 9·3	1.186	1.085	Somogy-Szobb-Barcs
79.200	21.400	39.600	42.800	82.400	1.573	39 421	45.631	85.052	1.623	— 3·1	2.696	2.784	Steinamanger-Pinkafeld
26.200	1.500	9.200	2.600	11.800	562	9.299	2.538	11.837	564	— 0·4	963	966	Steinamanger-Rum
59.600	22.400	29.800	44.700	74.500	1.233	28.212	47.126	75 338	1.247	— 1·1	2.114	2.138	Száthmar-Nagybánya
600	300	300	300	600	83	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	142	. . .	Szekesféhervár-Sárbog.
36.000	12.900	18 000	25.800	43.800	1.241	22.201	31.815	54.016	1.530	— 18 9	2.128	2.623	Székler Bahn
63.700	33.800	27.900	67.400	95.300	1.023	24.911	62.260	87.171	935	+ 9·4	1.753	1.602	Szt. Lörincz—Slatina
51.000	3.600	25.500	7.100	32.600	942	23.567	7.858	31 425	908	+ 3·7	1.614	1.556	Szentes-H.-M.-Vasárhely
74.400	29.200	37.200	58.200	95.400	885	37 810	65.458	103.268	958	— 7·6	1.518	1.644	Szilágyságer Eisenb.
3.700	700	1.500	700	2.200	67	1.823	876	2.699	82	— 18·3	114	140	Taraczthal-Bahn
22.000	3.300	11.000	6.400	17.400	569	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	976	. . .	Temesvár-Buzias
18.800	2.800	9.400	5.500	14.900	810	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	1.388	. . .	Temesvár—Lippa-Radna
57.200	8.000	28.600	16 000	44.600	709	24.773	14.027	38.800	617	+ 14·9	1.216	1.058	Temesvár-N. Szt. Miklos
18.600	3.100	9.300	6.100	15.400	323	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	554	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
25.400	7.500	12.700	14.900	27 600	873	11.751	14.668	26.419	836	+ 4·4	1.496	1.433	Ujszász-Jaszapáther E.
14.200	2.600	7.100	5.000	12.100	267	1.085	558	1.643	274	— 2·6	458	470	Ungarische Südostbahn
65.600	10.800	32.800	21.500	54.300	642	28.208	29.594	57.802	683	— 6·0	1.180	1.171	Versecz—Kubin-Dunap.
40 200	29.600	20.100	59.200	79.300	1.493	18.690	73.101	91.791	1.729	— 13·6	2.559	2.964	Vinkovce-Brčka
14.800	3.800	7.400	7.600	15.000	411	7.276	7.448	14.724	403	+ 2·0	704	690	Warasdin-Golubovec
329.200	148.000	164.600	296.000	460.600	1.354	161.327	291.653	452.980	1.332	+ 1·7	2.321	2.283	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
156.000	47.900	78.000	95 800	173.800	1.349	74.744	112.770	187.514	1.456	— 7·3	2.312	2.496	Zagorianer Bahn
16.400	16.500	8.200	32.900	41.100	954	6.059	20.106	26.165	995	— 4·1	1.635	1.704	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
24.400	3.900	12.200	7.900	20.100	416	11.012	7.206	18.248	378	+ 10·1	713	648	Zsebely-Csákovárer Lb.
27.000	10.900	12.100	21.600	33.700	756	12.949	21.238	34.187	767	— 1·4	1.296	1.314	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
828.392	1,440.975	458.398	2,355.907	2,814.305	7.354	458.698	2,116.956	2,575.654	6.814	+ 7·9	12.607	11.681	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken incl. L.B. Csórba-Csorbató
40.229	273.207	17.554	335.580	353.134	5.224	15.643	335.337	350.980	5.192	+ 0·6	8.956	8.900	Mohács-Fünfkirchner E.
372.763	250.273	115.467	343.028	458.495	3.827	113.756	334 681	448.437	3.743	+ 2·2	6.560	6.416	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,235.129	1,329.710	1,041.880	3,303.176	4,345.056	6.171	1,007.030	3,282.551	4,289.581	6.092	+ 1·3	10.579	10.444	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
578.224	406.520	251.860	612.160	864.020	2.216	208.320	600.690	809.010	2.241	— 1·1	3 799	3.842	Arader u. Csánader E.
18.036	93.364	8.336	108.743	117.079	2.005	1.479	63.015	64.494	1.684	+ 19·1	3.437	2.887	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
5.024	15.088	1.960	12.050	14.010	667	2.080	10.480	12.560	598	+ 11·5	1.144	1.025	Borossebes-Menyháza
33.362	120.992	31.060	149.397	180.457	1.465	28.691	153.717	182.408	1.481	— 1·1	2.512	2.539	Barcs-Pakraczer E.
1,670.513	164.911	227.306	38 321	255.627	5.567	208.987	20.811	229.798	5.006	+ 11·2	9.544	8 582	Budapester Localb.
663.324	19.192	54.336	4.432	58.768	7.346	36 574	4.267	40 841	5.105	+ 43·9	12.593	8.751	Budapest-Szt. Lörincz
39.012	14.242	25.270	27.062	52.332	1.166	23.029	26.016	49.045	1.092	+ 6·8	1.999	1.872	Eperjes-Bartfeld
22.264	96.232	5.435	97.795	103.230	3.128	5.610	92.227	97.837	2.965	+ 5·5	5 364	5.083	Gölnitzthal-Bahn
59.699	7.960	15.082	11.264	26.346	1.514	14.336	10.440	24.776	1.424	+ 6·3	2.596	2.441	Güns-Steinamanger
89.659	21.444	18.086	6.371	24.457	896	18.058	4.677	22.735	833	+ 7·6	1.536	1.428	Haraszti-Ráczkev
11.182	5.725	1.338	3.278	4.616	1.358	1.509	3.354	4.863	1.430	— 5·0	2.328	2.452	Holics-Gödinger Localb.
20.441	24.532	3.343	7.099	10.442	1.214	3.495	7.584	11.079	1.288	— 5·8	2.082	2.209	Késmark-Szepes-Bélá
25.752	10.058	8.629	11.409	20.038	2.087	8.414	13.658	22.072	2.299	— 9·2	3.577	3 941	Keszthély-B. Szt. György
27.230	7.588	7.998	6.187	14.185	1.117	7 877	6.182	14.059	1.107	+ 0·9	1.914	1.897	Löcsethal-Bahn
55.011	72.891	10.827	96.612	107.439	1.852	13.559	100.833	114.392	1.972	— 6·1	3.175	3 384	Marmaroser Salzb. A.-G.
29.161	43.000	12.674	84 775	97.449	1.152	13.947	107.141	121.088	1.431	— 12·5	1.975	2.453	Nagy-Károly-Somkuti
3.913	217	1.516	160	1.676	838	706	155	861	431	+ 94·4	1.438	739	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
50.741	37.954	13.619	25.539	39.158	2.797	13.527	24.413	37.940	2.710	+ 3·2	4.795	4.646	Poprádthal-Bahn
189.338	94.786	139.547	229.230	368.777	1.629	137.651	241.681	379.332	1.675	— 2·7	2.792	2.872	Számosthal-Bahn
13.549	17.107	2.964	7.786	10.750	977	3.050	8.323	11.373	1.034	— 5·5	1.676	1.773	Szepes-Béla-Podolin
14.263	9.001	3.024	6.430	9.454	1.017	2.340	4.060	6.400	688	+ 47·8	1.744	1.179	Szep. Olaszi-S. Varalja
109	25.200	20	7.350	7.370	1.293	13	7.350	7.363	1.292	+ 0·1	2.217	2.215	Terret-Kowaszna
307.802	107.016	142.476	227.586	370.062	1.724	126.628	190.728	317.356	1.478	+ 16·6	2.956	2.534	Torontaler Localb.
53.740	54.220	16.420	70.578	86.998	2.028	15.713	68.589	84.302	1.965	+ 3·2	3.476	3.368	Ungthalbahn
28,504.962	16,903.005	16,307.137	48,435.869	64,743.006	4.285	17,208.901	46,613.257	63,822.158	4.518	— 5·2	7.346	7.745	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1897	1896	Im Monate Juli 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12 641	7 379	5.710	17.777	23.487	224	18.894	180	+ 24·5	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640	640	107.215	44.173	51.222	153.199	204.421	319	176.472	276	+ 16	640	622
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	90.735	4.872	4.360	2.524	6.884	1.405	5.991	1.223	+ 15	4·9	4·9

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Radautz - Karlsberg. (Schottergeleise zum Suczawaflusse: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des Projectes für ein provisorisches, von km 14·480 der Localbahnlinie Radautz — Karlsberg zum Suczawaflusse abzweigendes Schottergeleise die politische Begehung anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungs-Secretär Julius Patak betraut. [E.-M.-Z. 13.859/I.]

Projectirte Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von dem Actionscomité für die Localbahn Otrokowitz-Wisowitz vorgelegten Projectes die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 14. September und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 13.044/I.]

Localbahn Teplitz - Reichenberg. (Theilstrecke Niemes—Gabel: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Niemes—Gabel der normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 21. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 13.816/I.]

Localbahn Lužan-Zaleszczyki. (Schutzvorkehrungen beim Steinbruche nächst km 37·8/9: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kotzman hat die Localcommission betreffend die Herstellung von Schutzvorkehrungen beim Steinbruche nächst km 37·8/9 der Localbahn Lužan-Zaleszczyki auf den 20. September anberaumt. [E.-M.-Z. 13.886/I.]

Projectirte Kleinbahn Liesing-Breitenfurth mit Abzweigung nach Laab. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1·0 m Spurweite auszuführende und elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Liesing nach Breitenfurth mit einer Abzweigung nach Laab i. W. die Trassenrevision auf den 24. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Richard Borkowski betraut. [E.-M.-Z. 13.669/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung der Station Potutory.) Am 1. September wurde die bisher nicht eröffnete Station Potutory der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-B.—Tarnopol für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 13.694/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn von Budapest nach Kis-Tétény. (Kostenbemessung.) Die Interessenten der Gemeinden Kelenföld, Budafok und Tétény haben den Bau der projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Kelenföld und Budafok bis Kis-Tétény beschlossen und im Interesse der Finalisirung dieser Frage ein Eisenbahn-Executivcomité eingesetzt. Die effectiven Baukosten dieser Strasseneisenbahn, welche neben dem Personenverkehr auch jenen von Frachten, und zwar speciell von Consumartikeln zur Approvisionirung der Hauptstadt, cultiviren wird, sind mit Inbegriff der maschinellen Einrichtung der Stromerzeugungsstation mit fl. 1,105.300 präliminirt, von welcher Summe ein Betrag von fl. 150.000 auf die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln entfällt. Die neue Linie wird durch die über die Franz Josef-Staatsbrücke führenden Geleise der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft sowohl mit dem Budapester Strasseneisenbahnnetze, als auch durch ein Geleise mit der Central-Markthalle am Boráros-Platz (IX. Stadtbezirk) verbunden werden.

Strassenomnibusse mit Automobilbetrieb in Budapest. (Concessionswerbung.) Die Omnibusunternehmung Paul Schwimmer ist bei der Budapester Communalverwaltung um die Bewilligung zum Betriebe von Strassenomnibuswagen mit Automobilbetrieb eingeschritten.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Schneeschutzbauten auf der Karststrecke der Linie Budapest—Fiume.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat zur Verhinderung der sich jährlich wiederholenden Schneeverwehungen auf der Karststrecke zwischen Cameral-Moravice und Fiume ihrer Hauptlinie Budapest—Dombovár- Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume die Erbauung stabiler Schutzwehren im Gesammtbetrage von 750.000 fl. beschlossen. Zu diesem Behufe werden nebst dem Baue starker Schutzmauern an einzelnen Stellen Einschnitte sowohl als Anschlussstrecken an Tunnels gedeckt werden. Die Mehrzahl der Schutzwehren entfällt auf die zumeist gefährdete Strecke zwischen Delnice und Meja.

— (Vermehrung der Zugförderungsanlagen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat mit Rücksicht auf die constante Vermehrung ihres Maschinen-Fahrparkes, sowie die Zunahme von Abzweigestationen in Folge von Vermehrung der Localbahnanschlüsse den Bau von 272 gedeckten Locomotiv-Heizhäusern im Betrage von 2,176.000 fl., zu diesen gehörige Kohlenschuppen im Betrage von 990.000 fl. und von 59 Wasserstationen im Betrage von 800.000 fl. beschlossen. Der Gesammtkostenaufwand für diese Arbeiten beträgt 4,600.000 fl. für deren Bedeckung im diesjährigen Budget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) vorgesehen ist.

— (Bau von Locomotiv- und Waggonreparaturs-Werkstätten.) Der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurde von der im diesjährigen Budget präliminirten Summe von 17,870.000 fl. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73) für den Bau und die Erweiterung von Locomotiv- und Waggonreparaturs-Werkstätten noch im Jahre 1897 ein Betrag von 2,800.000 fl. angewiesen, welcher zur Erweiterung der Werkstätten in Debreczen, Szolnok, Miskolcz, Temesvár, Szombathely (Steinam-

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
83.742	33.259	35.747	94.723	130.470	1.242	32.570	92.826	125.396	1.149	+ 4·0	2.130	2.047	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
524.974	250.702	285.372	867.272	1,152.644	1.801	281.764	857.088	1,138.852	1.831	— 2	3.087	3.139	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
mit elektrischem Betrieb.													
559.937	21.877	24.224	13.724	37.948	7.744	22.645	12.984	35.629	7.271	+ 7	13.275	12.468	Trambahn in Sarajevo

anger) und Kolozsvár (Klausenburg) zu verwenden sein wird. Der Rest von 14,930.000 fl. wird im Jahre 1898 und den darauf folgenden Jahren für die Neuerbauung einer ausschliesslich nur für Reparatursarbeiten einzurichtenden Werkstätte in Budapest, bezw. Verlegung der derzeit am Westbahnhofe bestehenden und anlässlich der Regulirung des letzteren zur Demolirung bestimmten Werkstätte der ehemaligen Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Versetzung an einen besser geeigneten Punkt im Gesammtkostenbetrage von 2,530.000 fl.; zur Fertigstellung der Werkstätte in Debreczen, zur Erweiterung der Werkstätten in Sátoraljá-Ujhely, Szeged, Pécs (Fünfkirchen), Zágráb (Agram), Piski, Kaposvár und Zsolyóm (Sohl); schliesslich zum Baue von Filialwerkstätten in Szabadka (Maria-Theresiopel), Nagyvárad (Grosswardein), Mezölaborcz, Ruttka, Bánréve und Arad verwendet werden.

— (Eröffnung der Haltestelle Zobatnica.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bei dem zwischen den Stationen Csantavér und Bács-Topolya ihrer Hauptlinie Budapest—Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrad gelegenen Wächterhause Nr. 129 unter dem Namen „Zobatnica" eine vorläufig für den bedingten Personenverkehr eingerichtete Haltestelle eröffnet wurde.

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Der an der Eisenbahnstrecke Königszelt-Camenz gelegene Bahnhof Schweidnitz führt fortan die Bezeichnung Schweidnitz Oberstadt, während die im Bau begriffene Bahnhofsanlage im Stadtbezirke Kletschkau der Strecke Ströbel-Schweidnitz die Bezeichnung Schweidnitz-Niederstadt erhält.

Frankreich. (Pariser Stadtbahn.) Der Stadtbahnausschuss des Gemeinderathes hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." am 23. Juni mit Annahme folgenden Beschlussantrages seine Arbeiten abgeschlossen:

Der Seinepräfect wird eingeladen, von den öffentlichen Gewalten ein Gesetz auf folgenden Grundlagen zu erwirken:

Art. 1. Es wird für gemeinnützig erklärt die Herstellung eines schmalspurigen elektrischen Stadtbahnnetzes in Paris, das folgende Linien umfasst:

1. Linie vom Vincennes nach dem Dauphinethor;
2. Ringlinie über die Aussenboulevards;
3. Linie vom Maillotthor nach Ménilmontant;
4. Linie vom Clignancourtthor nach dem Orléansthor;
5. Linie vom Strassburger Boulevard nach der Austerlitz-Brücke;
6. Linie vom Vincenner Spazierwege über die Bercy-Brücke nach dem Italienischen Platz.

Art. 2. Die Unterbauarbeiten der vorgenannten Linien werden von der Stadt Paris auf ihre Kosten und Gefahr in der Grenze einer Ausgabe von 165,000.000 Francs ausgeführt.

Art. 3. Zum Zwecke dieses Unternehmens wird die Stadt Paris ermächtigt, eine Summe von 165,000.000 Francs einschliesslich der Anleihekosten, die in 75 Jahren von 1904 ab zu tilgen ist, zu einem drei Percent einschliesslich der Rückzahlungs- und Losprämien nicht übersteigenden Zinssatze zu leihen. Der Betrag der Lose darf jährlich die Summe von 600.000 Frcs. nicht übersteigen.

Art. 4. Die Stadt Paris muss das in Rede stehende Stadtbahnnetz der Compagnie générale de traction concessioniren und diese hat alle anderen Ausgaben ausser den Unterbaukosten gemäss den Bestimmungen des dem besonderen Concessionsvertrag angehängten Bedingnissheftes zu tragen.

Art. 5. Die jährliche Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 165,000.000 Frcs. wird gesichert, indem von dem Ertrage der Entschädigung, welche der Concessionsinhaber nach dem Vertrage an die Gemeindecasse zu zahlen hat, ein Betrag entnommen wird, und falls dieser Betrag nicht ausreicht, von den allgemeinen Quellen des Haushaltes. Bis 1904 und während der Zeit der Ausgaben erfolgt die Zahlung der Zinsen und der den Schuldverschreibungen zugetheilten Lose sowohl aus den allgemeinen Quellen des Gemeindehaushaltes, als auch vom Ertrage der Pacht für die nach und nach in Betrieb gesetzten Strecken.

Die von der Gesellschaft an die Stadt zu zahlende Pacht ist endgiltig wie folgt festgesetzt: Bis 140,000.000 Reisende 0·05 Francs von der Fahrkarte II. Classe und 0·10 Francs von der Fahrkarte I. Classe; über 140,000.000 Reisende wird der Betrag zu Gunsten der Stadt vermehrt um 0·001 Francs für die ersten 20,000.000 Reisenden, um 0·002 Francs für den zweiten Bruchtheil von 20,000.000, um 0·003 Francs für den dritten Bruchtheil und um 0·004 Francs für den vierten Bruchtheil. Von 220,000.000 Reisenden an wächst die Pacht nicht mehr und beträgt für alle diese Zahl übersteigenden Reisenden 0·055 Francs in II. und 0·105 Francs in I. Classe.

— (Eröffnung von Bahnlinien im Jahre 1896.) Im Jahre 1896 sind im Ganzen 553 km Eisenbahnen von allgemeinem Interese eröffnet worden, uud zwar von der Staasbahn am 31. Mai die Strecke Voves—Toury (29 km), am 1. August die Strecke von der Haltestelle Benauge nach dem Bahnhofe Bordeaux Etat (1 km), zusammen 30 km; von der Nordbahn am 1. September die Strecke Wassigny—Guise (17 km); von der Ostbahn am 14. August die Strecke Toul—Pont St. Vincent (23 km); von der Westbahn am 31. Mai die Strecke St. Pierre Louviers—les Andelys (17 km), am 1. Juli der Anschluss vom Bahnhofe Evreux Ouest an die Linie Evreux Stadt—Louviers (2 km), am 26. Juli die Linie La Brohinière—Dinan (38 km), am 2. August die Linie Carhaix—Rosporden (50 km), am 9. August die Linie Châteaubriant — Messac (41 km), am 14. August die Strecke Rolleville—Montivilliers (6 km) und am 24. December die Strecke Les Ifs—Rolleville (22 km), zusammen 176 km; von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 15. Juli die Linie Largentière—St. Sernin (13 km) und am 3. November die Linien St. Loup de la Salle—Beaune (10 km) und Lure—Loulans les Forges (40 km), zusammen 63 km; von der Südbahn am 31. August die Linie Tournemire—le Vigan (61 km), endlich von der Departements-Eisenbahngesellschaft am 25. September die Linie St. Jean d'Angély—Cognac (44 km) und am 4. October die Linien St. Jean d'Angély—Civray (72 km) und St Jean d'Angély—Marans (67 km), zusammen 183 km. Am 31. December 1896 waren 36.839 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse in Frankreich im Betriebe.

— (Eröffnung der Bahnlinie Corbeil—Melun—Montereau.) Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 1. Juni die Linie Corbeil—Melun—Montereau (60·906 km), die, abgesehen von den bestehenden Bahnhöfen Corbeil, Melun und Montereau, die neuen Bahnhöfe Coudray Montceau, Ponthierry Pringy, Chartrettes, Fontaine le Port, Héricy, Champagne, Vernou und la Grande Paroisse, sowie die neuen Stationen Villabé, St. Dargeau Seine Port, Vosves, Livry sur Seine, Vulaines sur Seine und Samoreau umfasst, dem öffentlichen Verkehr übergeben.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnprojecten.) Durch Verordnung vom 27. Mai ist die von der Westbahn laut Vertrages vom 22. Mai anzulegende, nur an Renntagen zu benutzende und nicht dem Frachtgutverkehre dienende Zweigbahn von der Linie Paris—Le Havre nach dem Rennplatz von Maisons Lafitte für gemeinnützig erklärt worden; ferner sind durch Verordnung vom 14. Juni die Eisenbahnen Courcelles—Passy—Marsfeld, Issy—Viroflay und Epône—Plaisir Grignon, deren Bau und Betrieb der Westbahn übertragen ist, für gemeinnützig erklärt worden. Diese Concessionen sind dadurch endgiltig geworden und werden auf die von der Aufsichtsbehörde auf Grund des Vertrages vom 17. Juli 1883 noch zu bezeichnenden Linien angerechnet. Die Linien werden zweigeleisig ausgeführt und müssen vor dem 1. Jänner 1900 eröffnet werden; die Westbahn muss zugleich in derselben Frist das zweite Geleise auf den Strecken Rennes—Brest und Caen—Cherbourg herstellen. Die zur Errichtung dieser verschiedenen Linien erforderlichen Ausgaben werden durch die Gesellschaft gedeckt und von ihr auf die als Rückzahlung ihrer Schuld eröffnete Rechnung von 160,000.000 Francs übertragen. Wenn diese Rechnung erschöpft ist, übernimmt die Gesellschaft alle noch zu machenden oder zu begleichenden Arbeiten zu ihren Lasten, indem sie sie auf ihre Rechnung für Ergänzungsbauten überträgt. Die wirklichen Lasten der zur Ausführung der genannten Linien ausgegebenen Capitalien werden nach wie vor Schliessung der Rechnung von 160,000.000 Francs in die Zinsengewährrechnung des Staates einbegriffen. Wenn für ein Jahr die Einnahmen einer der Linien Rennes—Brest und Caen—Cherbourg 35.000 Francs für 1 km erreichen oder überschreiten, so wird die Gesellschaft dem Staate gegenüber Schuldnerin der Jahresrate, welche die Lasten der für die Geleiseverdoppelung ausgegebenen, auf die Rechnung von 160,000.000 Francs übertragenen Capitalien darstellt. Die Gesellschaft befreit sich auf dem Wege des Ausgleiches mit den Jahresraten, die der Staat für die auf Grund des Vertrages vom 17. Juli 1883 gemachten Vorschüsse schuldet.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Projectirter Donau-Theiss-Canal. (Ausführungsmodus.) Dem nun vollständig ausgearbeitem Projectselaborate für einen die Donau von Budapest aus mit der Theiss verbindenden Schiffahrtscanal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1895) zufolge, wird dieser von dem die Insel Csepel (unterhalb der Eisenbahn-Verbindungsbrücke) bildenden Donauarm ausgehende, durchaus 20 m breite, 3·5 m tiefe Canal, das Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun in seiner ganzen Breite in südöstlicher Richtung durchschneidend und das Comitat Szolnok berührend, bei Csongrád in die Theiss münden und ein Flügel desselben von Félegháza bis Szeged abzweigen. Projectant dieser sowohl für die Schiffahrt als auch für Bodenculturzwecke zu erbauenden Canals, dessen Trasse keinerlei nennenswerthen Terrainhindernissen begegnet, ist der Geheime Rath und Reichstagsabgeordnete Baron Fedor Nikolics.

Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. August fand in Budapest unter dem Vorsitze des Jacques Simon als Vertreter eines englischen Consortiums die constituirende Generalversammlung der unter der Firma Ungar. Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft gegründeten Schiffahrtsunternehmung statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungsconsortiums über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital fl. 800.000, und ist ausserdem die Emission von fl. 500.000 Goldprioritäten in Aussicht genommen. Die Gesellschaft wird nach erfolgter Protokollirung vorerst ihre Fahrten von Galatz nach dem Westen mit Berührung der Levante-Häfen aufnehmen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis 16. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

10. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. Septbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffun, in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um $8^{1}/_{2}$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

10. Septbr.,	Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,	um Mitternacht
13. „	Dampfer „Massimiliano“, Capitän C. Zalampich,	
14. „	Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Sabbadini,	
15. „	Dampfer „Massimiliano“, Capitän C. Zalampich,	

Vergnügungsreisen:

12. Septbr., Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

12. „ Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. Septbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Achille“, Capitän F. Marocchino, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

13. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Helios“, Capitän R. Colledani, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

15. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

16. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Minerva“, Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

1. October, Dampfer „. . . .“, Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wolframs.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Iglau—Ražice gelegenen Station Wolframs wird vom 1. October 1897 an in „Wolframs-Cejl" abgeändert.

Prag, am 6. September 1897. [669]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 31. October 1897 treten folgende Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. sammt Nachträgen und Anhängen hiezu ausser Kraft:

1. Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893;
2. Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893:
3. Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894;
4. Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 9. September 1897. [670]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elsass-Lothringisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Schweiz und den Arlberg.

Fahrpreis-Aenderung.

Mit 1. October 1897 wird für die Relation Wien (Westbahnhof) — Mülhausen über Salzburg oder Selzthal — Innsbruck — Arlberg — Buchs — Ziegelbrücke — Zürich—Basel der Fahrpreis giltig für alle Züge I. Classe von Mk. 82·70 auf 82·50 abgeändert.

Wien, am 11. September 1897. [671]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Winterfahrordnung.

Am 1. October 1897 wird die Winterfahrordnung activirt, daher folgende nur für die Sommersaison eingeführten Züge aufgelassen werden:

Der gemischte Zug Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 5 U. 13 M. Früh, Ankunft in Podgórze-Bonarka um 5 U. 41 M. Früh wird am 30. September 1897 das letztemal verkehren.

Der gemischte Zug Nr. 3733, Abfahrt von Branowitz um 8 U. 12 M. Abends, Ankunft in Pohrlitz um 8 U. 47 M. Abends, und der gemischte Zug 3734, Abfahrt von Pohrlitz 7 U. 20 M. Abends, Ankunft in Branowitz um 7 U. 54 M. Abends, werden am 30. September 1897 das letztemal verkehren.

Im Uebrigen wird der jetzt bestehende Fahrplan unverändert beibehalten, und wird auf das ab 1. October 1897 giltige affichirte neue Fahrplanplacat hingewiesen.

Der derzeit giltige Fahrplan der Localbahn Saitz-Göding wird auch ab 1. October 1897 unverändert beibehalten.

Wien, am 11. September 1897. [672]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarife, Theil III, Heft 1, und Nachtrag III zum Tarife, Theil III, Heft 2.

Der Inhalt der vorbezeichneten, laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 99 vom 26. August 1897 sub Post [623], Seite 1747, mit 1. October 1897 zur Einführung gelangenden Nachträge hat eine Aenderung erfahren, indem die Aufnahme der Station Budapest-központi-vásárcsarnok in die Tarife, Theil III, Heft 1 und 2, vorläufig unterbleibt.

Wien, am 10. September 1897. [673]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife für den Local-, Verband- und Trasitverkehr vom 1. August 1895.

Ein Nachtrag V zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. September 1897, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 30 Hellern bezogen werden.

Wien, am 11. September 1897. [674]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Südbahn-Gesellschaft. (Temporäre Beschränkung des Frachtenverkehres während der Corpsmanöver in Ungarn.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass anlässlich der im Monate September in der Umgebung von Tata-Tóváros stattfindenden grossen Militärmanöver mit Genehmigung des königl. ungarischen Handelsministeriums (Z. 45.707 vom 27. Juli) auf Grund der Bestimmungen der §§ 55 und 63 des Eisenbahnbetriebs-Reglements, beziehungsweise des Art 5, Punkt 2 des internationalen Uebereinkommens und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu demselben — im Güterverkehr — nachstehende Beschränkungen eintreten, und zwar:

1. Am 16. September werden in der Station Kisbér Civil-Frachtgüter weder aufgenommen, noch ausgefolgt.
2. Für den 16. September wird bezüglich der in allen Stationen der Linie Nagy-Kanizsa—Szabad-Batthyán zur Aufgabe gelangenden oder auf diese Linie übergehenden und nach Székesfehérvár oder über Székesfehérvár hinaus bestimmten Frachtgüter sowohl im österreichisch-ungarischen als auch im internationalen Verkehr eine 24stündige Lieferzeit-Zuschlagsfrist in Anspruch genommen.

Ausland.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Ergänzung des Tarifes.) Im Tarifheft 6 b für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, giltig vom 1. Juni 1896, ist auf Seite 10 La Sambre (Station) folgende Bemerkung anzubringen: Die Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches Stückgut und bestimmte Stückgüter finden nur im Verkehre mit La Sambre (G.C.B.) über die Route L. M. Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1628	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bier der Pos. B—14 der Güterclassification des Tariftheiles I	Redl-Zipf via Bischofshofen	Steinach-Irdning	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	63 kr. = 126 h	106 Heller	Heller 20	Im Kartirungswege		
					Klachau				66 kr. = 132 h		26			
					Mitterndorf-Zauchen				69 kr. = 138 h		32			
					Kainisch				72 kr. = 144 h		38			
					Aussee				72 kr. = 144 h		38			
			Bierfässer, leere, gebrauchte, aus Pos. E—19 der Güterclassification des Tariftheiles I	Mitterndorf-Zauchen	Redl-Zipf via Bischofshofen	in Quantitäten unter 10.000 kg.			56 kr. = 112 h		6			
				Kainisch					58 kr. = 116 h		10			
				Aussee					58 kr. = 116 h		10			
1629	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	I. Glas und Glaswaaren der Pos. G—14 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I II. Glaswaaren der Pos. G—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I III. Glasballons, neue, leere	Ajka	Lemberg	Frachtgutmässige Beförderung und a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller a) b) c) I. 749 399 261 II. 749 399 321 III. 1343 399 261	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
					Tarnów					I. — 429 284 — 429 353 — 429 284				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1630	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. Jänner 1896 für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Seite 4	Debreczen Györ Kolozsvár Komárom-Ujszöny Miskolcz göm. p. u. Nagyvárad Nyiregyháza Párkány-Nána Pozsony Sátoralja-Ujhely Szatmár Szolnok teh. p. u.	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Vom 1. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 303 248 328 270 261 300 288 222 177 245 312 270		Im Kartirungswege		
1631	Localbahn Saitz-Göding		Steine der Positionen 8—57 und 8 58 in ganzen Wagenladungen	Göding transit	Czeicz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe, resp. auf Kosten der Partei. Die Steine müssen für den Strassenbau in der Station Czeicz bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	15·2 Heller	6·0 Heller	9·2 Heller	Im Kartirungswege		
1632	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art der Position Z 8 des Tarifes, Theil I	Grussbach-Schönau	Branzoll	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Zucker aller Art, giltig vom 1. September 1893	Bestehen kein directen Frachtsätze	a) 526 Heller b) 407 „ inclusive Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1633	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl	Triest und Fiume		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Kartirung		
					Bad Aibling				Besteht kein directer Satz	26·34	—			
					Memmingen				35·93	31·07	4·86			
					Westerham				29·46	26·94	2·52			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1634	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Schönpriesen	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis Ende September 1898	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in directer Schienenverbindung mit der Station Schönpriesen stehenden Etablissements lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Dux und Ladowitz		Auflieferung von 40.000 Tonnen.*)			23·6	22·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·4	25·6	0·8			
				Triebschitz					27·0	26·2	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					27·4	26·6	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					23·6	22·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					25·2	24·4	0·8			
				Dux und Ladowitz		Auflieferung von 60.000 Tonnen.*)			23·6	22·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·4	24·8	1·6			
				Triebschitz					27·0	25·4	1·6			
				Holtschitz-Seestadtl					27·4	25·8	1·6			
				Schwaz-Kuttowitz					23·6	22·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					25·2	24·4	0·8			
1635	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Triebschitz	Brüx	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	0·96 Kronen für 1000 kg	0·90 Kronen für 1000 kg	0·06 Kronen für 1000 kg	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung gilt nur für ein mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Schienenverbindung stehendes Etablissement in Brüx
1636	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13	Wien Oe.N.W.B. loco u. transit	Tannwald-Schumburg transit	Unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. 4 kr. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	
1637	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Trübenwasser	Bei Frachtzahlung für 10.500 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	25·1 kr.	13·2 kr.	11·9 kr.	im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1638	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	a) Holz des Specialtarifes 2, b) Brennholz bis 1 m Länge	Senftenberg	Bubenč	ad a) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 39·8 Kreuzer ad b) 37·3 Kreuzer	—	Im Kartirungswege	—	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1639	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfeste Ziegel	Halbstadt (St.E.G.) via Tyništ—Königgrätz—Kolin—Böhm.-Brod	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	90 Heller	—	Im Kartirungswege	—	—
1640	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Oesterr. Nordwestbahn	Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification	Neubau-Kreuzstetten	Spillern	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	30 Heller	—	Im Kartirungswege	—	Das Zugeständniss gilt nur für jene Ziegeltransporte, welche für die Wiederherstellung der in der Gemeinde Spillern oder deren Umgebung durch das Hochwasser verwüsteten Wohngebäude bestimmt sind. Die Sendungen, deren Auf- und Abladen die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen haben, müssen an das Landes-Hilfscomité für Niederösterreich adressirt sein
				Frättingsdorf	Spillern					30 Heller				
1641	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Dachziegel	Nagy-Szombat	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3	Heller 51	39	12	Im Kartirungswege	—	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke) trans.				Besteht kein directer Frachtsatz	39	—			
					Stadlau				47	37·8	9·2			
					Floridsdorf				47	37·8	9·2			

1642 **St.E.G.** Die im „temporären Anhang" zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1896, unter Post Nr. 107 bis 114, ferner die in den Nachträgen I, bezw. III zu denselben, giltig vom 1. März 1896, bezw. vom 1. Jänner 1897, unter Post Nr. 3, bezw. 8 bis 10 enthaltenen Frachtsätze für **Erde,** gewöhnliche, zu Position E—20 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893 gelten unter den gleichen Bedingungen, sowie für die Zeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, auch für **Thon,** rohen etc., lose oder in Säcken verpackt, der Position T—12a der Güterclassification im Tarife Theil I.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
74	Nr. 38 vom 1. April 1897	812	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein in Fässern oder in Reservoir-, resp. Cisternenwagen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } für den Frachtbrief b) 10.000 kg } und Wagen	Branzoll, Station der Südbahn-Gesellschaft	Bludenz, Buchs, Feldkirch, Frastanz, Nendeln, Nenzing, Schaan-Vaduz, Strassenhaus, Bregenz, Dornbirn, Götzis, Hohenems, Lauterach, Lindau, Rankweil, Schwarzach, Hard-Fussach, Lustenau, St. Margrethen	Die verlautbarten Kartirungssätze finden auch Anwendung auf den Artikel „Weinmaische". Giltig vom 15. September 1897	
75	Nr. 103 vom 4. September 1897	1592	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eier	Krakau transit (beziehungsweise von russischen Stationen)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	1. Die im Verordnungsblatte Nr. 103 vom 4. September 1897 unter Pos. 1592 enthaltenen Frachtbegünstigungen für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen von einer r u s s i s c h e n Station nach den Elbeumschlagsplätzen aufgegeben werden, finden vom gleichen Termine ab auch auf Sendungen Anwendung, welche von den im Ausnahme-Tarif Nr. 5 (für Eier aus Russland) des Elbe-umschlag-Tarifes für Südwestrussland vom 1. October 1894 auf Seite 45 angegebenen galizisch-russischen Grenzstationen, unter Beachtung der im Nachtrag I dieses Tarifes auf Seite 4 unter c) für den Verkehr v o n Russland enthaltenen speciellen Vorschriften, zur Aufgabe gebracht werden. 2. Die in der Rubrik 14 unter *) enthaltene Bemerkung wird folgendermassen abgeändert: *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 10 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gross-Weikersdorf** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt ein neues **Aufnahmsgebäude** und ein neuer **Güterschuppen sammt Nebenanlagen** zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 37.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **27. September 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahnen-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. **Wien, 16. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 31. August 1897, *) womit die bestehende schmalspurige Localbahn von Jenbach an die Südspitze des Achensees bis auf Widerruf rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, anerkannt wird.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wird die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. August 1888, R.-G.-Bl. Nr. 140, bildende schmalspurige Localbahn von Jenbach an die Südspitze des Achensees bis auf Widerruf rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, anerkannt und haben daher in Hinkunft auf die gedachte Bahn die Bestimmungen der Artikel XVII bis XIX des obigen Gesetzes Anwendung zu finden. Mit Rücksicht hierauf werden die Bestimmungen im § 5 der vorbezeichneten Allerhöchsten Concessionsurkunde und im zweiten Abschnitte der im Anschlusse an diese Urkunde verlautbarten Concessionsbedingnisse vom 1. September 1888 ausser Kraft gesetzt und an deren Stelle folgende Anordnungen getroffen:

1. Die Gesellschaft hat sich beim Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der Allerhöchsten Concessionsurkunde und nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. 1 ex 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.
2. Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.
3. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

Guttenberg m. p.

---

*) Enthalten in dem am 10. September 1897 ausgegebenen LXXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 207.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 8. September 1897, Z. 14.186/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen betreffend die unmittelbar an dieses Ministerium zu erstattenden telegraphischen Anzeigen über eingetretene Unfälle und aussergewöhnliche Ereignisse.*)

In Ergänzung des h. ä. Erlasses vom 25. Juli 1897, Z. 7244/IV, **) wird verfügt, dass vom 15. September l. J. angefangen über alle Unfälle und aussergewöhnlichen Ereignisse, welche ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, unmittelbar von den Stationen telegraphische Anzeigen auch direct an das k. k. Eisenbahnministerium zu erstatten sind.

Zu den dieser Anzeigepflicht unterliegenden Unfällen und aussergewöhnlichen Ereignissen gehören unter allen Umständen:

α) alle Tödtungen und schweren Verletzungen von Menschen in den Stationen und auf offener Strecke;

β) die einem Zuge zugestossenen Unfälle (zu denen auch das Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegübersetzungen zu rechnen ist), sofern eine Tödtung oder Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen stattgefunden hat;

γ) alle Unfälle und Unregelmässigkeiten, welche bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften vorkommen sollten, auch wenn dieselben unbedeutender Natur und von Folgen nicht begleitet sind;

δ) alle wie immer gearteten Unterbrechungen des regelmässigen Verkehres und die Wiederaufnahme desselben;

ε) Elementarereignisse (Lawinenabgänge, Ueberfluthungen des Bahnkörpers, Damm- und Lehnenabsitzungen, Felsabstürze, Feuersbrünste etc.), welche von nachtheiligen Folgen für die Bahnanlage und das Bahneigenthum oder für das auf Bahngrund befindliche Parteieigenthum begleitet sind, Explosion von Locomotivkesseln etc.

Diese telegraphischen Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäss abgefasst sein, die Art des Unfalles oder Ereignisses, sowie dessen Ursachen und Folgen ersehen lassen und sofort nach Constatirung des Unfalles oder Ereignisses erstattet werden.

Ueber Ereignisse und Unregelmässigkeiten bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften ist jedoch „ausführlicher“ telegraphischer Bericht zu erstatten.

Wien, am 8. September 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. September 1897, Z. 122/III, an die österreichischen Bahnverwaltungen betreffend die telegraphische Verständigung der executiven Bahnorgane von verfügten Viehverkehrsverboten.

Anlässlich eines zur Kenntniss des Eisenbahnministeriums gelangten Falles, in welchem eine Bahnverwaltung ein ihr von der politischen Landesstelle schriftlich mitgetheiltes Viehverkehrsverbot ihren Dienststellen nicht im telegraphischen Wege bekanntgegeben hat, wird der geehrten . . . . unter Bezugnahme auf den Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 15. Jänner 1896, Z. 56.029 ex 1895, neuerlich in Erinnerung gebracht, die der geehrten . . . . unmittelbar, sei es im schriftlichen oder telegraphischen Wege zukommenden, aus Anlass des Ausbruches einer ansteckenden Thierkrankheit getroffenen Viehverkehrsbeschränkungen der politischen Landesstellen den unterstehenden Dienststellen ausnahmslos telegraphisch bekannt zu geben.

Bei grösserem Umfange der bezüglichen Verfügungen wird es im Interesse der thunlichsten Entlastung des Bahnbetriebstelegraphen genügen, sich zunächst auf die telegraphische Mittheilung eines Auszuges der Verfügungen zu beschränken und gleichzeitig den vollen Inhalt derselben schriftlich den Dienststellen bekannt zu geben.

Wien, am 1. September 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere elektrisch zu betreibende schmalspurige Kleinbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ferdinand Freiherrn v. Aichelburg in Villach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbenannte, zum Theil auf Strassengrund herzustellende, elektrisch zu betreibende schmalspurige Kleinbahnen, und zwar:

a) von Dölsach über Winklern, Döllach, Heiligenblut, Pfandlscharte und Ferleiten nach Zell am See;
b) von Spittal a. D. nach Millstadt;
c) von Warmbad Villach nach Annenheim;
d) von Villach zum Faakersee;
e) von Maria-Wörth auf den Pyramidenkogel

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. August 1897. Z. 12.192/I.

*) Ein analoger Erlass wurde an die k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.
**) Siehe den Amtlichen Theil des V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 104.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von den Stationen Gänserndorf oder Wagram nach Pyrawarth, eventuell bis Gaunersdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von den Stationen Gänserndorf oder Wagram der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Pyrawarth, eventuell bis Gaunersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. August 1897. Z. 12.221/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Sadowa-Dohalitz nach Nechanitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat Sr. Erlaucht dem Herrn Johann Grafen v. Harrach zu Rohrau und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sadowa-Dohalitz der Böhmischen Commercialbahnen nach Nechanitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. August 1897. Z. 12.548/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Taus nach Tachau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtvertretung in Taus die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Taus über Klentsch, Ronsperg, Hostau, Weissensulz, Neustadtl, Haid und Alt-Zetlisch nach Tachau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. August 1897. Z. 9228/I.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 11. September stattgehabten Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, bei welcher in Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter v. Guttenberg Se. Excellenz Herr Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek den Vorsitz führte, wurde an erster Stelle in Ausführung eines früheren principiellen Beschlusses bestimmt, dass — ohne eine rechtliche Verpflichtung gegenüber den Titel-Inhabern anzuerkennen — die Rückzahlungsbeträge verloster Obligationen der Commissionsanleben zu Gunsten der Inhaber fruchtbringend anzulegen sein werden und zu diesem Behufe ein Uebereinkommen mit dem die finanziellen Geschäfte der Commission besorgenden Bankinstitute — der Unionbank — zu treffen ist.

Weiter wurde die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn ermächtigt, hinsichtlich der Vermiethung von Viaductbögen der Stadtbahn als Bildhauer-Ateliers mit der Genossenschaft der bildenden Künstler in Wien in Verhandlung zu treten, sowie hinsichtlich derjenigen Viaductbögen, deren Vermiethung überhaupt in Aussicht genommen wird, principielle Anträge zu stellen.

Das von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegte Uebereinkommen mit dem Besitzer des Beatrix-Bades im dritten Bezirke in Ansehung der demselben für die Enteignung seiner Wasserbenützungs- und -Bezugsrechte zu leistenden Entschädigung wurde, nachdem ein in dieser Angelegenheit erstattetes Rechtsgutachten der k. k. niederösterreichischen Finanzprocuratur zur Kenntniss genommen worden war, von der Commission genehmigt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Aus der gewohnheitsmässigen Benutzung eines Privatgrundes durch die Angehörigen einer Ortschaft allein kann die für die gesetzmässige Qualification der Communication als einer öffentlichen erforderliche Widmung der Bodenfläche für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehres nicht gefolgert werden.

Mit der Entscheidung des böhmischen Landesausschusses vom 11. October 1893, Z. 41.387, war unter Aufhebung der Erkenntnisse der unteren autonomen Instanzen ausgesprochen worden, dass über den Gartengrund K. Z. 128 in Miletin ein öffentlicher Fusssteig nicht führe, die Eigenthümerin dieses Grundes also nicht verpflichtet sei, die Begehung desselben zu gestatten.

Diese Entscheidung wurde von der Gemeinde Miletin darum als gesetzwidrig angefochten, weil die von Miletin nach Solopisk verkehrenden Passanten von altersher den gedachten Gartengrund als Fussweg benutzt haben und derselbe hiedurch die Eigenschaft einer für die Oeffentlichkeit wichtigen Communication erlangt habe.

Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, sich auf nachstehende Erwägungen stützend:

Nach Ausweis der Administrativacten und der denselben zuliegenden Planskizze ist für den öffentlichen Verkehr zwischen Miletin und Solopisk durch die im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes eingetragenen Wege K. Z. 509 und 507 zwar vorgesorgt; allein wie die vernommenen Gedenkmänner aussagen, haben die zwischen diesen beiden Orten verkehrenden Fussgänger, insbesondere die Schulkinder und die Bewohner des oberen Theiles der Ortschaft Miletin, um zur Schule und Kirche, sowie in den Ort Solopisk zu gelangen,

sich zumeist nicht dieser beiden öffentlichen Wege bedient, sondern in Rücksicht darauf, dass der erstere seiner schlechten Beschaffenheit wegen überhaupt nur schwierig und nur bei trockener Jahreszeit passirbar, letzterer aber etwas länger ist, vorgezogen, die Passage über den Gartengrund K. Z. 128 einzuschlagen, zumal selbe kürzer und jederzeit gangbar ist.

Durch den vorgenommenen Localaugenschein und die Depositionen der Gedenkmänner ist jedoch sichergestellt worden, dass der gegenwärtig mit einer 1½ m hohen Mauer umgebene, zur Wirthschaft N. C. 1 in Miletin gehörige Gartengrund K. Z. 128, welcher unbestrittenermassen ein Privatgrund ist, schon von altersher umfriedet und dass derselbe den Passanten nur durch Uebersteigen der Mauer an einer verfallenen und ausgebrochenen Stelle derselben zugänglich war. Es ist ferner auch erhoben worden, dass die Passanten, um von dem Gartengrunde aus die in Fortsetzung der öffentlichen Communication K. Z. 509 weiter gegen Solopisk führenden Wege K. Z. 502 und 501 zu erreichen, noch mehrere Privatgrundstücke in einer nicht einmal in der Katastralmappe festgestellten Richtung zu überschreiten hatten und dass schliesslich ein über den Gartengrund K. Z. 128 führender Fusspfad in der Katastralmappe überhaupt nicht verzeichnet und auch im öffentlichen Buche nicht eingetragen erscheint.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich also, dass die von der Beschwerde in Anspruch genommene Passage über den gedachten privaten Gartengrund, abgesehen von ihrer Entbehrlichkeit, blos der Bequemlichkeit diene und ihrem Zweck, ihrer Lage und Beschaffenheit nach die Merkmale eines öffentlichen Weges nicht aufweist.

Bei dieser Sachlage kann aus der gewohnheitsmässigen Benützung des Gartengrundes K. Z. 128 Seitens der von Miletin nach Solopisk verkehrenden Schulkinder und Ortsbewohner allein die für die Qualification dieser Communication im Sinne des § 4 und beziehungsweise 12 des böhmischen Landesgesetzes vom 12. August 1864, Nr. 46, als einer öffentlichen erforderliche Widmung der Bodenfläche für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehres um so weniger gefolgert werden, als die beschwerdeführende Gemeinde selbst nicht behauptet, für die Instandhaltung der beanspruchten Passage jemals einen Aufwand gemacht zu haben.

Demgemäss kann auch die Gemeinde das vermeintliche Recht, die Besitzerin des Gartengrundes K. Z. 128 zur Offenhaltung der Passage über denselben zu verhalten, auf die Bestimmungen des bezogenen Gesetzes und beziehungsweise auf jene des § 28, ad 3 der Gemeindeordnung nicht stützen. Hienach erscheint auch die bei der mündlichen Verhandlung vom Vertreter der Beschwerde gegen die Competenz des Landesausschusses zur Fällung der angefochtenen Entscheidung erhobene Einwendung unbegründet, weil sich diese Entscheidung lediglich auf die von den Unterbehörden behandelte Frage der Oeffentlichkeit oder Nichtöffentlichkeit der bezüglichen Passage beschränkt.

(Erkenntniss vom 24. Mai 1895, Z. 2663; — conform Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 660.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juli 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates Juli gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometern	Im Baue am 1. Juli	Verbleiben im Baue mit 1. August
A. Hauptbahnen:			
Marienbad-Karlsbad	52·4	40·2	51·8
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summe der Hauptbahnen	174·9	146·6	158·2
B. Local(Klein)bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	2·3	2·3
Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localb.)	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš	61·8	45·5	45·5
Rakonitz - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	104·9	36·0	36·0
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg mit	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Bahn in Czernowitz	6·8	6·8	—
St. Pölten-Kirchberg a/P. (Pielachthalb.)	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz - Urfahr und	3·3	3·3	—
Urfahr-Pöstlingberg	2·9	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	1·0	1·0
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Gross-Hollenstein—Kienberg (Ybbsthalbahn)	45·0	45·0	45·0
Beraun-Koněprus-Königinhof sammt Abzweigung	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6·9	6·9	6·9
Prager elektrische Strassenbahnen	5·8	5·8	3·2
Elektrische Strassenbahn Reichenberg-Bahnhof—Volksgarten	5·3	5·3	5·3
Friauler Eisenbahn Cervignano-Landesgrenze	2·7	2·7	2·7
Mauthausen-Grein	31·1	—	31·1
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Ostgalizische Localbahnen:			
Hadynkowce-Iwanie puste u. Teresin-Skała	73·2	—	73·2
Czortków-Zaleszczyki	52·5	7·8	7·8
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summe der Local(Klein)bahnen	962·5	591·7	683·3

Es sind sonach durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Linie Marienbad — Karlsbad 11·6 km, dann der Localbahn Mauthausen-Grein 31·1 km und der Linien Hadynkowce—Iwanie puste und Teresin—Skała der Ostgalizischen Localbahnen 73·2 km, zusammen 115·9 km im Monate Juli 1897 zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der elektrischen Bahn in Czernowitz, welche am 18. Juli eröffnet wurde, 6·8 km, dann der elektrischen Bahn Linz-Urfahr, die am 31. Juli eröffnet wurde, 3·3 km, und durch die im Juli erfolgte Eröffnung einer Theilstrecke der Prager elektrischen Strassenbahnen 2·6 km, zusammen 12·7 km

abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Juli 158·2 km Hauptbahnen und 683·3 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung. Ferner ist noch zu bemerken, dass die übrige Strecke der Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg seit 31. Mai und die Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau seit 27. Juni eröffnet ist; dann dass am 12. August die Localbahn Borki wielkie-Grzymalów und am 6. August die Localbahnen Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau eröffnet wurden, und endlich dass die im Bau befindliche Strecke der Linie Czortków—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen die Endstrecke inclusive der Anschlussstation Zaleszczyki an die Bukowinaer Landesbahn Lużan-Zaleszczyki betrifft.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Project für die Herstellung einer Verkaufsbude auf dem Eisenbahn-Grundstücke K. Z. 492 in Prag-Holleschowitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project für die von Josef Kokš beabsichtigte Herstellung einer Verkaufsbude auf dem Eisenbahn-Grundstücke K. Z. 492 in Prag-Holleschowitz als entsprechend genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, der obgenannten Bahngesellschaft im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 13.990/IV.]

Oesterreichische Nordwestbahn. (Project für die Entwässerung der Parcellen 698, 758, 759 in der Gemeinde Viendorf, km 39·1 bis 39·2 der Strecke Sirndorf — Göllersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 2. April 1897 durch die k. k. Statthalterei in Wien vorgenommenen Commission betreffend das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Entwässerung der Parcellen 698, 758, 759 in der Gemeinde Viendorf, km 39·1 bis 39·2 der Strecke Sirndorf—Göllersdorf, zur Kenntniss genommen und auf Grund des Commissionsgutachtens in Uebereinstimmung mit dem Antrage der k. k. Statthalterei die Ausführung eines auf Bahngrund herzustellenden Entwässerungsgrabens, welcher nach dem vorgelegten Projecte rechtsseitig der Bahn vom Wegdurchlasse bei km 39·1/2 bis zum Poraubache zu führen hat, genehmigt. [E.-M.-Z. 13.276/I.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Schutzbauten gegen Hochwässer der Iser nächst Jungbunzlau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Erweiterung des Hochwasser-Durchflussprofiles unter der Brücke über die Iser nächst Jungbunzlau und für die Errichtung eines Inundationsdammes am rechten Ufer der Iser zwischen der Station Jungbunzlau und der Eisenbahnbrücke der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.927/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Königinhof.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project betreffend die Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Königinhof der Linie Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.279/IV.]

— (Linie Josefstadt — Liebau: Herstellung einer Signalhütte in der Station Schwadowitz-Eipel.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Signalhütte in der Station Schwadowitz-Eipel der Linie Josefstadt—Liebau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.822/IV.]

Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. (Wasserableitung in Lobositz.) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Detailproject einer Wasserableitung von der Parcelle 606/1 in Lobositz wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 13.655/I.]

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Anschlussstrecke km 1·1—2·6: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von dem Bauunternehmer J. Judkiewicz in Krakau vorgelegten Projectes für die Anschlussstrecke km 1·1—2·6 der Linie Krakau—Kocmyrzów an die Staatsbahnlinie Krakau—Rzeszów die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 23. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Hofrath und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krakau Casimir Ritter von Laskowski betraut.
[E.-M.-Z. 13.968/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Freiland.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Wien wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl—Kernhof gelegenen Station Freiland vom 1. October 1897 an in „Türnitz" abgeändert. (Siehe auch Verordnungs-Blatt Nr. 101 vom 31. August 1897.)
[E.-M.-Z. 14.010/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirter Bau einer zweiten elektrisch betriebenen Bahn auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Trassenbestimmung.) Die Vereinigte Elektricitäts-Actiengesellschaft ist beim kgl. ungarischen Handelsminister um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer auf die Höhe des Svábheby zu erbauenden normal-, eventuell schmalspurigen Eisenbahn mit gemischten (Adhäsions- und Zahnrad-) System eingeschritten. Die projectirte Linie soll über den Istenhegy (Gottesberg) und weiterhin über die Südabhänge des Svábhegy-Gebirgsstockes angelegt werden, um auch auf dieser Seite der Berge die Anlage von Villeggiaturen zu fördern. Als Ausgangspunkt ist die Franz Josef-Brücke angenommen, in welchem Falle der erste Theil der Trasse über den südlichen Abhang des Blocksberges führen würde, doch sind noch weitere zwei Alternativprojecte in Aussicht genommen, und zwar sowohl vom Christinenplatze in Ofen (nächst dem Südbahnhofe) und gleichfalls von der Franz Josef-, eventuell Eskütér-Brücke aus über den südlichen Abhang des Naphegy (Sonnenberg), welche beide Trassen an einem geeigneten Punkte sich an die erstgenannte Trasse anschliessen würden. Das vorliegende Project steht im Zusammenhange mit dem von derselben Gesellschaft projectirten weitverzweigten Netze schmalspuriger Strasseneisenbahnen im Bereiche der donaudies- und jenseitigen Stadtbezirke Budapests und bezweckt die directe Verbindung der Höhenvilleggiatur mit allen Bezirken der Hauptstadt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen zur Rückbeförderung der Truppen, welche an den Kaisermanövern theilnahmen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass nach den Totiser Manövern die Truppen von Bánhida, Komorn und Kisbér aus in 42 Zügen abtransportirt werden. Der Transport nimmt am 16. September Morgens seinen Anfang. Für die Truppen des IV. Armeecorps sind 898, für die des V. Corps 925 Waggons erforderlich. Nachdem die in Geltung stehende Civilfahrordnung die für den Militärtransport nöthigen Schnellzüge nicht enthält, arbeitete die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für die Linien Budapest—Bruck und Hegyeshalom—Pozsony-Ujváros besondere Manöverfahrordnungen aus. Die Direction lässt auf sämmtlichen, durch die Militärtransporte berührten Linien den gesammten Waarenverkehr uneingeschränkt aufrechterhalten. An den Stationen entlang der Linie Budapest—Komorn—Ujszöny wird für die Frachten-Auf- und Abgabe ein dreitägiger Ergänzungstermin gefordert, nicht aber auch für Eilgut, Lebensmittel und lebende Sendungen. Auf den Stationen Tata-Tóváros, Biscske und Bánhida mussten schliesslich Geleise und Rampen verlängert werden.

— (Neubau, Umbau und Verlegung von Maschinen- und Reconstructions-Werkstätten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beabsichtigt, zur Vervollständigung ihres Werkstätten-Ressorts, sowie behufs theilweiser Decentralisirung dieses Dienstzweiges im Interesse rascher Ausführung dringender Arbeiten die Fertigstellung der Debrecziner Werkstätte, ferner die Erbauung einer neuen Werkstätte, die ausschliesslich der Wagenreparatur zu dienen hat, die Erweiterung der nördlichen Hauptwerkstätte in Budapest, der Werkstätten in Steinamanger, Klausenburg, Sátoralja-Ujhely, Szegedin, Fünfkirchen, Agram, Piski, Kaposvár, die Erweiterung der westlichen Werkstätte in Budapest und in Sohl, die Errichtung von Filial-Werkstätten in Szabadka, Grosswardein, Mezölaborcz, Ruttka, Bánréve und Arad. Die Verhältnisse auf dem Budapester Westbahnhofe sind dermassen ungünstig, dass hier in der nächsten Zukunft geholfen werden muss, was jedoch nur so möglich ist, wenn die Werkstätte und das Heizhaus von dort entfernt werden. Die Verlegung wird fl. 2,474.000 in Anspruch nehmen. Insgesammt werden diese Arbeiten fl. 17,870.000 kosten, und nach Beendigung derselben werden sämmtliche Werkstätten für 490 gedeckte Locomotivstellen, 1517 gedeckte Wagenstellen Raum, Geleise und maschinelle Einrichtungen besitzen. Im Jahre 1897 sollen fl. 3,420.000 für die Arbeiten verwendet werden.

— (Beseitigung des Verkehrshindernisses zwischen Egeres und Magyar-Nadás.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass das in Folge Abrutschung zwischen den Stationen Egeres und Magyar-Nádas der Theilstrecke Nagyvárad—Kolozsvár der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal seit 25. Juli bestandene Verkehrshinderniss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92) seit 4. September beseitigt ist und nunmehr der Gesammtverkehr über Grosswardein und Klausenburg entsprechend dem früheren Fahrplan wieder aufgenommen wurde und weiter ebenso abgewickelt wird. Es verkehrt nun der von Budapest Abends 9 U. 15 M. nach Predeal abgehende Schnellzug Nr. 502 und der von Predeal um 7 U. 50 M. nach Budapest abgehende Schnellzug Nr. 501 über Klausenburg und Grosswardein; die auf der aushilfsweise benützten Strecke über Szolnok, Arad und Tövis eingeführten provisorischen Schnellzüge aber wurden eingestellt. Die zwischen Tövis und Klausenburg mit Anschluss an die provisorischen Schnellzüge Budapest—Arad—Predeal eingerichteten besonderen Schnellzüge, der von Bánffy-Hunyad um 4 Uhr 2 Minuten Morgens nach Grosswardein abgehende provisorische Personenzug und die zwischen Kocsárd und Szász-Régen mit Anschluss an die besonderen Schnellzüge Tövis—Klausenburg verkehrenden separaten Personenzüge wurden ausser Verkehr gesetzt. Der von Csucsa um 4 Uhr 49 Minuten Morgens nach Grosswardein abgehende gemischte Zug Nr. 523, der von Kocsárd um 8 Uhr 10 Minuten Morgens nach Szász-Régen abgehende Personenzug Nr. 6902/6916 und der nach Kocsárd um 8 Uhr 35 Minuten Abends zurückkommende Zug Nr. 6915/6913 sind in fahrplanmässiger Ordnung wieder in Verkehr gesetzt worden. Zufolge Behebung der Verkehrshindernisses wird auch der bisher aushilfsweise über Arad geleitete Frachtverkehr eingestellt werden; die Frachten werden künftig auf der regelmässigen (Klausenburger) Richtung befördert und tarifirt werden.

— (Aufschriften der Ladeflächen der für den Transport von Federvieh bestimmten Wagen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Aufschriften der Ladeflächen, wie auch der Eigengewichte der zum Transporte von Federvieh bestimmten Wagen neuerlich richtiggestellt wurden und demzufolge zu dem im Jahre 1896 herausgegebenen Verzeichnisse über die Ladeflächen der zum Transport von lebenden Thieren bestimmten Wagen der Nachtrag I herausgegeben wurde. Dieser Nachtrag, welcher die Daten der Ladeflächen und Eigengewichte der Federviehwagen enthält, ist im Tarifverkaufsbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Budapest, Csengerygasse 33) kostenfrei erhältlich.

— (Ernennung des Chefs der commerciellen Section für den internationalen Verkehr.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat an Stelle des in den Ruhestand getretenen bisherigen Vorstandes der commerciellen Section für den internationalen Verkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Oberinspectors Carl von Schiller, dessen bisherigen Stellvertreter, Inspector Friedrich von Csatáry, zum Vorstand dieser Abtheilung ernannt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Der Kreis Wreschen plant an Stelle der früher in Aussicht genommenen Kleinbahn Zieliniec-Parusewo den Bau einer Kleinbahn von Zydowo nach Gorazdowo. Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Altona beabsichtigt, eine mit Gasmotoren zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von Paderborn nach Neuhaus i. W. zu bauen. Die Firma Lenz & Co. in Stettin plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Gammertingen durch das obere Laucherthal über Mägerkingen und Stätten u. H. nach Melchingen zum Anschluss an eine Eisenbahn nach Reutlingen. Ein Comité in Aschersleben plant den Bau einer schmalspurigen mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Aschersleben nach Harzgerode mit Abzweigung von Aschersleben nach Winingen und Heranführung an den Bahnhof Aschersleben der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahngesellschaft.

Preussen. (Einführung von Wagen III. Classe für Nichtraucher auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.) In den Zügen der Stadt- und Ringbahn soll in Zukunft regelmässig je ein Wagen III. Classe für Nichtraucher unmittelbar vor und hinter den Wagen II. Classe laufen. Die Ausrüstung der erforderlichen Anzahl Wagen mit entsprechenden Schildern wird alsbald erfolgen. Es werden an den Dachkanten der betreffenden Wagen zu beiden Seiten der Nummerschilder zwei die Aufschrift „Nichtraucher" tragende Schilder angebracht; ausserdem werden die Abtheilthüren auf der Innenseite unterhalb der Thürfenster mit der Aufschrift „Rauchen verboten" versehen. Die Einstellung dieser Nichtraucherwagen in die Züge wird nach und nach erfolgen, je nachdem die Wagen mit den entsprechenden Aufschriften versehen sind. Ausser den zum regelmässigen Laufe an den Wochentagen erforderlichen Wagen wird noch eine entsprechende Anzahl von Reservewagen entsprechend beschildert. Sobald an Sonntagen wie überhaupt zu Zeiten starken Verkehres auch diese Reservewagen in Betrieb gestellt werden müssen, wird in die Züge, so weit der Reservebestand reicht, noch ein dritter Wagen für Nichtraucher eingestellt werden, der unmittelbar neben einem anderen Nichtraucherwagen laufen wird.

— (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) Der Kreis Friedeberg N.M., dem eine Staatsbeihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Bahnhof Friedeberg nach der Stadt gleichen Namens in Form einer Betheiligung an dem Unternehmen mit einem Viertel des Anlagecapitals ohne Grunderwerb — unter Einräumung eines Vorzugsrechtes des Kreises an dem Reingewinn — endgiltig bewilligt ist, hat sich entschlossen, um eine zweimalige Kreuzung der Chaussee Bahnhof-Stadt Friedeberg bei dem voraussichtlichen Weiterbau der Kleinbahn nach Alt-Libbehne zu vermeiden, deren Richtungslinie etwas zu verändern. Dadurch wird eine Verlängerung der Kleinbahn von 5·967 km auf 6·967 km und eine Erhöhung der anschlagsmässigen Kosten von 285.000 Mk. auf 350.000 Mark (ohne Grunderwerb) bedingt. Mit Rücksicht hierauf hat sich der Staat ebenso wie die Provinz Brandenburg bereit erklärt, die endgiltige Bewilligung der Beihilfe auch für den Fall der Ausführung der Kleinbahn in einer gegen die ursprüngliche veränderte Richtungslinie und mit einem höheren als dem früher ermittelten Kostenbetrage aufrecht zu erhalten. In Folge Gründung einer Zuckerfabrik in Jarmen hat die Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Jarmen die Erweiterung ihres bisherigen Unternehmens durch Erbauung eines Anschlussgeleises an die Peene in Jarmen und Vermehrung der Locomotiven und Güterwagen beschlossen. Da die zur Bestreitung der hiefür aufzuwendenden Kosten nöthigen 125.000 Mk. der Gesellschaft nicht zur Verfügung stehen, so hat der Staat ihr eine weitere Beihilfe in der Höhe dieses Betrages als Darlehen zu $3^1/_8$ pCt. Zinsen und 0·5 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, unter der Bedingung bewilligt, dass das Darlehen auf Grund des Gesetzes vom 19. August 1895 betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, als erststellige Hypothek an der aus der Kleinbahn Greifswald-Jarmen mit Abzweigungen zu bildenden Bahneinheit in das Bahngrundbuch einzutragen und beiderseits mit einer Frist von sechs Monaten, Seitens des Staates aber nur in dem Falle zur Rückzahlung kündbar ist, dass die Bahn veräussert wird oder die Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge nicht pünktlich erfolgt. Der Kreis Rendsburg, der von dem Bau des Kaiser Wilhelm-Canales für die Stadt Rendsburg eine Beeinträchtigung ihres Verkehres mit dem südlich gelegenen Landstrich besorgt, beabsichtigt, zur Abwehr eines solchen Nachtheiles und besseren Nutzbarmachung des Rendsburger Hafens eine Kleinbahn von Rendsburg nach Hohenwestedt zu bauen und zu betreiben. Für dieses Unternehmen haben von den Zunächstbetheiligten die Gemeinden Hohenwestedt, Nindorf, Luhnstedt und Stafstedt ausser einem Fünftel der für Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke aufzuwendenden Kosten die Leistung eines Kostenbeitrages von 110.000 Mk. übernommen. Von der Stadt Rendsburg wird zunächst die unentgeltliche Bereitstellung des innerhalb ihres Bezirkes erforderlichen Grund und Bodens erwartet, von den übrigen betheiligten Gemeinden und Gütern das Gleiche als Mindestmass ihrer Leistung. Die Provinz Schleswig-Holstein hat eine Beihilfe à fonds perdu von einem Achtel des thatsächlich aufgewendeten Kostenbetrages ohne Grunderwerb bewilligt, der Staat eine Beihilfe in Form einer Betheiligung mit 450.000 Mk. unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass der Reingewinn des Unternehmens zwischen dem Kreise und dem Staate nach Verhältniss ihrer Antheile an dem Baucapital (ohne Grunderwerb) mit der Massgabe vertheilt wird, dass dabei die à fonds perdu gewährten Summen unberücksichtigt bleiben, und dass ferner dem Staate eine angemessene Einwirkung auf den Bau und Betrieb der Bahn, sowie eine Controle der Rechnungsführung eingeräumt wird. Die Kleinbahn, deren planmässige Länge 33·7 km beträgt, soll eine Spurweite von 1 m erhalten und mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden. Die Kosten sind ohne Grunderwerb anschlagsmässig auf 938.000 Mark ermittelt. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Frankreich. (Einführung von Fahrgeschwindigkeitsmessern.) Durch Ministerial-Rundschreiben vom 2. December 1895 wurden die Aufsichtsstellen aufgefordert, die Eisenbahngesellschaften zu Aeusserungen zu veranlassen und selbst einen Bericht zu erstatten über die Frage der Prämien an die Locomotivführer mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit, sowie über die Frage der allgemeinen Anwendung selbstthätig aufschreibender Fahrgeschwindigkeitsmesser auf den Locomotiven. Die Ergebnisse dieser Prüfung wurden dem technischen Betriebs-Eisenbahnrath unterbreitet. Der Betriebs-Eisenbahnrath hat festgestellt, dass die Prämien für Zeitgewinn oder regelmässigen Fahrdienst, sowie die Prämien für Ersparung von Brennstoff, welche gleichzeitig eingeführt sind, um die Verschwendung von Kohlen zu verhüten und um die als eine Hauptbürgschaft der Sicherheit anzusehende Regelmässigkeit des Dienstes zu erzielen, in sich selbst und unter der Form von Abzügen Milderungsmittel enthalten, deren ausgleichende Wirkung geeignet ist, die verschiedenen Interessen, welche sie im Geiste der Locomotivführer hervorrufen, im Gleichgewicht zu erhalten. Er war also der Ansicht, dass diese verschiedenen Prämieneinrichtungen gegenwärtig zu Massnahmen der Aufsichtsbehörde keine Veranlassung geben dürften und beibehalten werden könnten, wenn Vorrichtungen angewendet werden, welche gestatten, die Schnelligkeit der Züge in jedem Augenblick praktisch zu beaufsichtigen und die besonders auf Gefällstrecken vorkommenden Missbräuche zu entdecken.

Ueber die Frage der Geschwindigkeitsmesser hat der Betriebs-Eisenbahnrath in folgender Weise geurtheilt: Auf den Strecken mit schwachem Gefälle ist es praktisch nicht möglich, ausserordentliche Geschwindigkeiten zu erreichen, ohne den Kohlenverbrauch erheblich zu vermehren, und auf sehr steilen Gefällsstrecken verhindert das Bewusstsein der Gefahr und die Furcht, der Schnelligkeit nicht Herr werden zu können, die Locomotivführer im Allgemeinen, Unvorsichtigkeiten zu begehen. Wirkliche Gefahr kann also nur auf den mittleren Gefällsstrecken von etwa 5—15 mm bestehen; nun ist es leicht, durch fortwährende Feststellung der Geschwindigkeit vermittelst des auf der Maschine aufgestellten, selbst aufschreibenden Geschwindigkeitsmessers, sowie durch strenge Unterdrückung der so festgestellten Vergehen dieser Gefahr vorzubeugen. Die gegen die Anwendung der Geschwindigkeitsmesser gemachten Einwendungen (Mangel einer vollkommen befriedigenden Vorrichtung, Höhe des Ankaufspreises, Höhe der Arbeit und Kosten der Entzifferung der Diagramme) sind nicht entscheidend. Denn einerseits scheinen die bereits in Frankreich und im Auslande verwendeten zahlreichen Vorrichtungen einer laufenden Anwendung fähig und haben die Preise seit ihrem Auftreten bedeutend sinken lassen; andererseits würde es leicht sein, die Entzifferung der Diagramme zu vereinfachen, wenn man sich auf Stichproben beschränkte, die gleichwohl die Wachsamkeit der Locomotivführer rege erhalten würden, umsomehr, als eine Feststellung immer leicht zu machen sein würde, wenn der Grad der Geschwindigkeit eines Zuges in Frage gestellt würde. Die Gesellschaften haben übrigens auf diese verschiedenen Einwände geantwortet, indem sie von selbst sehr ausgedehnten Gebrauch von den Geschwindigkeitsmessern machten. Es ist zu wünschen, dass sie auf diesem Wege fortfahren, dass sie diese Apparate baldigst und in möglichst ausgedehntem Masse vermehren und wenn möglich Vorrichtungen den Vorzug geben, die durch einen die Geschwindigkeit in jedem Augenblick angebenden Mechanismus vervollständigt sind. Kurz, der zu verfolgende Zweck muss sein, jede Maschine mit einem Geschwindigkeitsmesser zu versehen, der — abgesehen von der Frage der Sicherheit — stets nützliche Angaben liefern wird. Man muss indessen zugeben, dass die Gesellschaften, um dahin zu gelangen, nur abschnittsweise vorgehen, indem sie mit den weniger festen Maschinen beginnen, nämlich mit solchen, welche Züge ziehen, deren gewöhnliche Schnelligkeit der Höchstgrenze nahe kommt, und mit Linien, auf denen ein zu schneller Gang in Folge eines Mangels an Festigkeit des Geleises oder in Folge besonderer Umstände der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse gefährlich werden kann. Auf diese Weise würde die Ausgabe über mehrere Jahre vertheilt werden und die Gesellschaften würden in der Lage bleiben, von der allmälig erlangten Erfahrung, sowie von den beim Bau der Geschwindigkeitsmesser erzielten Vervollkommnungen Nutzen zu ziehen. Die allgemeine Anwendung der selbstthätig aufschreibenden Geschwindigkeitsmesser darf wohl verstanden nicht die Abschwächung der anderen Aufsichtsmittel zur Folge haben. Man wird sich also auch ferner der unter das Geleise gestellten Vorrichtungen zu bedienen haben und zu Feststellungen in den Zügen durch mit Schnelligkeitsmessern oder Secundenzählern vorgesehene Beamte des Zugförderungs- oder Betriebsdienstes schreiten müssen.

Auf Grund dieser Erwägungen hat der Betriebs-Eisenbahnrath sein Gutachten dahin abgegeben, dass es zweckmässig sei, unter den angegebenen Bedingungen die Verwendung der selbstthätigen Geschwindigkeitsmesser auf den Maschinen möglichst bald auszudehnen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dieses Gutachten bestätigt und die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 28. Mai aufgefordert, ihm mitzutheilen, welche Folge sie dieser Anregung zu geben beabsichtigen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr im Jahre 1896. Nach den von der Handels- und Gewerbekammer in Wien in ihrem Jahresberichte für das Jahr 1896 veröffentlichten Daten gestaltete sich der Verkehr der Ruderschiffe und Flösse auf der Donau nach und von der Reichshauptstadt im Berichtsjahre wie folgt:

Es kamen an in der Thalfahrt bei den beiden Wasserämter-Epposituren Augartenbrücke und Nussdorf 5249 (gegen 4987 im Jahre 1895) Ruderschiffe und Flösse, darunter Schleppschiffe von 2000—4000 q Tragfähigkeit 187 (gegen 135), Kettenschleppe von 1600 q Tragfähigkeit 68 (gegen 113), Kehlheimer 0 (gegen 20), Gamsen 97 (gegen 101), Stockplätten 233 (gegen 139), Schwabenplätten 23 (gegen 32), Ulmerplätten 0 (gegen 3), Rosenheimerplätten 2 (gegen 20), Tirolerplätten 13 (gegen 11), Salzburgerplätten 129 (gegen 87), Siebnerinnen und Sechserinnen 894 (gegen 378), Sitzplätten 7 (gegen 1), Trauner 856 (gegen 1019), Traunerl 0 (gegen 2), Mühlzillen 5 (gegen 3), Canalzillen 3 (gegen 2), Waidzillen 2163 (gegen 2084), Obstzillen 113 (gegen 241), Flösse 456 (gegen 596).

Abgegangen sind von Wien in der Bergfahrt 2306 (gegen 1659 im Vorjahre) Fahrzeuge, darunter 121 (gegen 46) Schleppschiffe, 57 (gegen 92) Kettenschleppe, 0 (gegen 5) Kehlheimer, 75 (gegen 63) Gamsen, 159 (gegen 72) Stockplätten, 3 (gegen 12) Schwabenplätten, 2 (gegen 0) Tirolerplätten, 73 (gegen 25) Salzburgerplätten, 430 (gegen 57) Siebnerinnen und Sechserinnen, 333 (gegen 491) Trauner, 1015 (gegen 708) Waidzillen, 38 (gegen 88) Obstzillen.

Was die Waarengattungen und Mengen betrifft, welche mit den Ruderschiffen und Flössen zugeführt wurden, so kamen unter Anderem an: 45.740 q Bausand, 367.000 Stück Bretter, Latten, Schindeln, 32.760 Stück Eier, 655 q Erdäpfel, 953·7 q Hafnergeschirr, 385.342 q Bauholz, 257.000 q und 18.250 m³ Brennholz, 25.100 q Werkholz, 1200 q Kraut, 3615 q Kren, 2447 q frisches Obst, 270.000 q Pflaster- und Plattensteine, 9900 q Rüben, 6570 q Thonerde, 1796 q Thonwaaren, und zwar Kacheln, Schmelztiegel, 30.000 Stück Weinstecken, 3380 q Ziegel aller Art.

Regulirung des Eisernen Thores. (Beendigung der Nachtragsarbeiten und Creirung eines organisirten Lootsendienstes.) Wie aus Budapest berichtet wird, werden die nachträglich zur vollständigen Schiffbarmachung des Eisernen Thores und der Katarakte der unteren Donau durchgeführten Regulirungsarbeiten schon demnächst beendet sein. Die neuen Schiffahrtscanäle wurden sogar zum Theil bereits dem Verkehr übergeben, vorläufig gebührenfrei; im nächsten Frühjahre sollen sämmtliche neuen Fahrstrassen dem Verkehr übergeben werden. Es sind denn auch schon die Verhandlungen wegen Feststellung der Durchfahrtstaxen, die im Sinne des Berliner Vertrages zur Deckung der Regulirungskosten dienen sollen, und wegen Organisirung des Lootsendienstes im Zuge. Der Lootsendienst wird im Interesse der Sicherheit wahrscheinlich ein staatlicher sein, um auf diese Weise allen Fahrzeugen eine ungesäumte und verlässliche Durchfahrt zu verschaffen, was bei der bisherigen Praxis, wo nur die grösseren Gesellschaften eigene Lootsen hatten, absolut nicht möglich war. Entweder bedienten sich Privatschiffe eines unverlässlichen postenlosen Lootsens oder sie mussten sammt ihren Schleppen tagelang warten, bis der Lootse einer grösseren Gesellschaft leihweise zur Disposition stand. Im Zusammenhange damit wird auch ein Hafencapitanat organisirt.

Fiumaner Dockunternehmung. (Finanzielles Ergebniss im Jahre 1896.) Die vor Kurzem abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Fiumaner Dockunternehmung beschloss, per Actie à fl. 300 eine Dividende von fl. 16·50 = 5½ pCt. auszubezahlen. Nachdem das Betriebsresultat ein günstigeres gewesen wäre, wenn die räumlichen Verhältnisse der Docks der Aufnahme einer grösseren Anzahl von Schiffen entsprochen hätte, ist die Erweiterung der Anstalt in Aussicht genommen.

Serbien. (Projectirte Ausnützung der Wasserkräfte der Donau am Eisernen Thore zur Anlage elektrischer Motoren für industrielle Zwecke und den Betrieb von Eisenbahnen, Beleuchtung etc.) In jüngster Zeit wurde von der serbischen Skupschtina ein culturelles Unternehmen von weittragender volkswirthschaftlicher Bedeutung sanctionirt. Durch die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore sammeln sich auf serbischer Seite von Kosle Dolje an bis zum Eisernen Thor riesige Wasserkräfte, die auf mindestens 100.000 Pferdekräfte geschätzt werden. Nur die Fälle am Niagara und am Rhein könnten sich mit dieser Kraft messen, deren Ausnützung unter bestimmten Bedingungen dem Industriellen Luther aus Braunschweig übertragen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24), welcher diese zum Betriebe von Industrie-Unternehmungen aller Art, Eisenbahnen etc. auszunützen beabsichtigt. Die serbische Regierung hat die grossen Vortheile erkannt, die aus der Gewinnung einer solch gewaltigen motorischen Kraft für die serbische Landwirthschaft erwachsen können, und sie hat sich dieselben zu sichern bemüht. Die von der Skupschtina acceptirte Gesetzvorlage enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen: Dem Unternehmer wird das ausschliessliche Recht zur Benützung der Wasserkraft aller Katarakte, die sich längs dem serbischen Donauufer von Brujice bis Kladovo hinziehen, zum Betriebe gewerblicher, industrieller, Verkehrs- und anderer volkswirthschaftlicher Unternehmungen, sowie zur elektrischen Beleuchtung in Serbien ertheilt. Nach dem Auslande — also nach Ungarn — kann diese Kraft nur mit Zustimmung der Regierung verkauft werden. Die ersten Installationen zur Gewinnung der Wasserkraft aus diesen Katarakten im Werthe von zwei Millionen Francs muss der Unternehmer binnen vier Jahren errichten, die gewonnene Kraft binnen acht Jahren in Verwendung bringen. Die übrigen Einrichtungen zur Kraftgewinnung und Exploitation müssen im Zeitraume von 20 Jahren mit der Verfügung über mindestens 15.000 Pferdekräfte in den hydraulischen Motoren aufgestellt sein. Die Kraft kann nach Bedarf gesteigert werden. Nach dieser Frist von 20 Jahren hat die Regierung das Recht, über jene Katarakte zu verfügen, die Herr Luther nicht verwendet. Der Unternehmer erhält das ausschliessliche Recht zur Erforschung, Schürfung und Ausbeutung aller Bergwerke und Steinbrüche, namentlich zur Gewinnung, Waschung und Schmelzung der Minerale Aluminium und Cement, Kohlen, Kupfer-, Blei-, Gold- und Eisenerze, welche sich auf einer Fläche, die sich von Brujica im Kreise Pozarevac in der Richtung nach Zagubica im selben Kreise, von da bis Brestovac im Kreise Timok und weiter bis nach Kladovo an der Donau im Kreise Krana hinzieht und ein Geviert bildet, vorfinden. Ueber jene Erzflächen, die der Unternehmer sich behufs Exploitation abgrenzt, erhält er ein Verfügungsrecht für 50 Jahre und zahlt dafür laut der Bestimmung des Bergwerksgesetzes 1 pCt. vom Werthe der verkauften Erzeugnisse. Für die Exploitation der Steinbrüche längs der Donau im Innern Serbiens zahlt der Unternehmer 5 pCt. vom Reingewinn nach Abzug der nöthigen Abschreibungen. Das nöthige Material an Holz zur Errichtung aller dieser Werke und Fabriken wird unentgeltlich aus den Staatswäldern gegeben. Blos für das Holz, welches in den Fabriken und Sägewerken zur Verarbeitung gelangt, zahlt der Unternehmer die vorgeschriebene Taxe von 0·50 bis 8 Francs per Stück in voraus. Grundstücke, die der Unternehmer für Werke zur Gewinnung der Wasserkraft benöthigt, werden unentgeltlich überlassen. Gemeinde- oder private Grundstücke können zu diesem Zwecke expropriirt werden. Dieser Vertrag zur Erzeugung und Gewinnung mechanischer, sowie elektrischer Kraft mittelst motorischer Constructionen und Bauten, das Recht zur Errichtung industrieller Unternehmungen, Exploitation der Erzlager, Benützung der Staatswälder etc., Betrieb von Eisenbahnen und von Schiffen, und zwar letzterer mit Accumulatoren, Beleuchtung von Städten etc. währt 99 Jahre. Nach dieser Frist hat der Staat das Recht, die Installationen zur Ausbeutung der Wasserkraft dem Eigenthümer abzukaufen Für alle durch die gewonnene Wasserkraft betriebenen Werke ist auf 30 Jahre die Befreiung von Steuern und Abgaben ausgesprochen, dagegen sind von allen Erzeugnissen, ausser der Berg- und Holzindustrie, 5 pCt. vom Reingewinne nach Abzug von 5 pCt. für das Einlagecapital, Unkosten und Amortisation zu entrichten. Für Maschinen, Apparate und Instrumente, die aus dem Auslande für dieses Unternehmen bezogen werden, ist auf 30 Jahre die Befreiung von Zöllen, Steuern und Nebengebühren ausgesprochen. Schiffe und andere Transportmittel, die für die Unternehmung in Serbien gebaut oder verwendet werden, dürfen unter einer eigenen Flagge, die der Minister vorschreibt, verkehren. Die ertheilte Concession kann nur mit Bewilligung der Regierung übertragen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Nachtrag zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen.) Zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen ist der III. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 7. September herausgegebene CLXV. Stück enthält unter

Nr. 3391: Verordnung des kaiserl. Ministeriums für Elsass-Lothringen vom 19. Juli 1897, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindvieh, Schafen und Ziegen aus Salzburg, Oberösterreich, Tirol und Vorarlberg nach Elsass-Lothringen.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 9. September herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3392: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 23. August 1897, Z. 111.920/I, betreffend Ausdehnung der Sperre des Expositurbereiches Velika Kladuša auf den ganzen Bezirk Cazin.

Nr. 3393: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. September 1897, Z. 141.187, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3394: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 6. September 1897, Z. 30.967, betreffend Beschränkung des Viehverkehres aus Niederösterreich.

— (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 11. September herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3395: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. September 1897, Z. 82.838, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes.) Das am 13. September herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3396: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. September 1897, Z. 28.650, betreffend Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3397: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. August 1897, Z. 76.081, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3398: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 2. September 1897, Z. 24.132/IV, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3399: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 4. September 1897, Z. 116.569/I, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

— (Inhalt des CLXIX. Stückes.) Das am 14. September herausgegebene CLXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3400: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 30. August 1897, Z. 114.306/I, betreffend Bestimmung der Station Kozarac der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin als Viehverladestation.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Kuno Bischoff, bevollmächtigten Director der Actiengesellschaft Montan- und Industriewerke vormals Johann David Stark, Mitglied des Montanvereines für Böhmen, als bisherigen Ersatzmann des verstorbenen Mitgliedes des Staatseisenbahnrathes k. k. Bergrathes Gottfried Bacher, für die restliche Dauer der gegenwärtigen Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes zum Mitgliede dieser Körperschaft ernannt. [E.-M.-Z. 2544.]

Der Eisenbahnminister hat den Ingenieur der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Carl Prochazka als Bauaufsichtsorgan für den Bau der Localbahn Wodňan-Moldauthein mit dem Amtssitze in Moldauthein delegirt. [E.-M.-Z. 2718.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt zum Tarife für den obbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält die Aenderung eines Stationsnamens, neue und veränderte Frachtsätze, Aenderung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren, sowie Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. September 1897. [675]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt der Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 1, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der allgemeinen Tarife für Wagenladungsclassen und Specialtarife;
2. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife (Ausnahmetarif 4 A, Ackergeräthe etc.; Ausnahmetarif 5, Wolle etc.; Ausnahmetarif 8, Umzugsgut; Ausnahmetarif 9, Baumwollengarne; Ausnahmetarif 15, Stuhlrohrabfälle; Ausnahmetarif 16, Muschelschalen; Ausnahmetarif 17, Retorten von Chamotte etc.);
3. neue Ausnahmetarife, und zwar: Nr. 39 für Oelfässer, gebrauchte; Nr. 40 für Kohlenelektroden;
4. Ergänzung des Kilometerzeigers;
5. Aufnahme der Station „Pilsen-Skodawerke“ in den Tarif;
6. sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Pfg. = 24 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. September 1897. [676]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1897, und insoweit Erhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 15. November 1897 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mähren und Schlesien), sowie der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien in Mähren und Niederösterreich) zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen.

Wien, am 14. September 1897. [677]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarif, Theil II, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), Wien (Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen und dem Lagerhause der Stadt Wien einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) andererseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Berichtigungen, Abänderungen von Stationsnamen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu dem auf demselben ersichtlich gemachten Preise erhältlich.

Wien, im September 1897. [678]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Anhang zum Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897, und insoweit Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, mit Giltigkeit vom 1. November 1897, tritt zum Tarife, Theil II, für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897 ein neuer „Anhang“ in Kraft, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1897 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. September 1897. [679]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II.

Mit 1. October 1897 tritt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Tarife, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufnahme der Station Lieben (St. E. G.) und Lieben (Oe. N. W. B.) in die allgemeinen Tarife;

2. Aufnahme der Station Zditz in den Ausnahmetarif Nr. 7;
3. Einbeziehung weiterer Artikel in den Ausnahmetarif Nr. 23;
4. neuen Ausnahmetarif Nr. 25;
5. neuen Ausnahmetarif Nr. 26;
6. Reexpeditionsbegünstigung für Zucker;
7. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern, bezw. 20 Pfennigen per Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 14. September 1897. [680]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Verbandsgütertarife, Theil II.

Mit 1. October 1897 tritt zum Gütertarife, Theil II, des Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandes der Nachtrag III (enthaltend die Neuauflage der Tariftabellen) in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 12. September 1897. [681]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen aller betheiligten Verwaltungen

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife, Theil I, des Nachtrages II zum Theil II, Heft 1, und des Nachtrages II zum Theil II, Heft 2.

Am 1. October 1897 und rücksichtlich des Nachtrages III zum Tarife, Theil I, sofern Tariferhöhungen in Frage kommen, ab 15. November 1897, treten in Wirksamkeit:

a) Nachtrag III zum Tarife, Theil I, vom 1. März 1896, enthaltend Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen der Güterclassification;
b) Nachtrag II zum Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896, enthaltend u. A. die Aufnahme der Stationen Königshof-Geleiseanlage und Stupno-Břas mit Frachtsätzen für die allgemeinen und Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke, die Aufnahme der Stationen der Salzkammergut-Localbahn mit Frachtsätzen für Schnittholz, endlich Aenderungen und Berichtigungen;
c) Nachtrag II zum Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896, enthaltend die Aufnahme der Station Floridsdorf mit Frachtsätzen für die allgemeinen Tarife, der Station Grussbach-Schönau mit Frachtsätzen für den Ausnahmetarif Nr. 21 C (für Zucker) und der Station Teschen K.O.E. in die Ausnahmetarife Nr. 24 und 29 für Möbel, dann die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum durch Aufnahme von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, endlich einen Anhang mit Frachtsätzen für bestimmte Artikel und Relationen, weiters sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie in den betheiligten Stationen, und zwar des Nachtrages III zum Theil I zum Preise von 10 Hellern, des Nachtrages II zum Theil II, Heft 1 und 2, zum Preise von je 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1897. [682]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nebst deren Anschlussbahnen einerseits und den westlich von Innsbruck gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.

Gebührenberechnung.

Im Verkehre zwischen Stationen der Strecken Glandorf exclusive—Klagenfurt exclusive, Hirt inclusive—Laibach inclusive, Launsdorf—Hüttenberg inclusive und Tarvis—Pontafel inclusive der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann der Localbahn Laibach-Stein, ferner sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und deren Anschlussbahnen einerseits und der westlich von Innsbruck gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits werden die Gebühren für die zur Beförderung gelangenden Eil- und Frachtgüter (mit Ausnahme der Regiegüter, der ärarischen Telegraphen-Materialtransporte, der zum Militärtarif abzufertigenden Militärgüter, ferner der mit Schnell- oder Personenzügen zu befördernden Fahrzeuge, Pferde, Maulthiere und Hunde), welche nicht auf Grund bestehender Tarife, sondern in Ermanglung solcher nach den Localtarifen unter Berücksichtigung der für Theilstrecken eventuell bestehenden Verbandstarife abgefertigt werden, über die zur Verfügung stehende billigste Route berechnet, falls nicht der Frachtbrief eine für die Gebührenbemessung ungünstigere Vorschreibung des Absenders enthält.

Wien, am 14. September 1897. [683]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Ermässigung der Ueberführungsgebühren in Berlin.

Vom 1. October 1897 angefangen werden die Gebühren für die Ueberführung mittelst des bahnseitig gestellten Omnibus zwischen dem Anhaltischen oder Görlitzer Bahnhof einerseits und dem Lehrter Bahnhof oder Bahnhof Friedrichstrasse andererseits in Berlin auf 1·00 Mk. für Erwachsene und auf 0·50 Mk. für Kinder ermässigt.

Wien, am 13. September 1897. [684]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1643	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pitch pine (Pechkiefer)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bubenč (St.E.G.) Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G. und Oe.N.W.B.) Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.B., St.B. transit) Prag-Anglobank (Oe.N.W.B.) Vysočan (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897	Pfge. 85	Pfge. 42 *)	Pfge. 43	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt zehn Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					75	37 *)	38			
				Dresden-Elbkai					121	78	43			
1644	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn	Gyps der Position G—32 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Puchberg am Schneeberg	Wien (Matzleinsdorf) Wien E.W.A. Klein-Schwechat loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	60 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1645	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 3 A und B des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Freudenthal	Mittelsteine	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes. Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Vom 20. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine	Ausnahmetarif 3 A 3 B Pfge. 63 *) 52		Im Kartirungswege		*) Die mit einem *) versehenen Frachtsätze kommen auch bei Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen mit der Massgabe zur Anwendung, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für die Sendung berechnet wird
				Kriegsdorf						63 *) 52				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
74	Nr. 103 vom 4. September 1897	1595	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verbands-Verwaltungen	Allgemeiner Classentarif und Ausnahmetarif Nr. 1	Focşani und vice versa	Rozsahegy	Die Stationsbezeichnung „Foscani" hat richtig „Focşani" zu lauten	

K. k. Eisenbahnministerium.

Offert-Ausschreibung.

In den Stationen **Hütteldorf-Hacking** und **Hauptzollamt** der **Wiener Stadtbahn** ist die **Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für die Wasserstationen** und in **Hütteldorf-Hacking** die **Ausführung eines Feldreservoirs** mit einem Fassungsraume von 2000 Kubikmeter zu vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn, VII. Bezirk, Mariahilferstrasse 126, I. Stock, zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Angebote, welche getrennt für die Wasserstationseinrichtungen und das Feldreservoir zu stellen sind, müssen bis längstens **30. September 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn eingereicht werden.

Wien, im September 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn** an **Eichen- und weichem Schnittmateriale** für die Zeit bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

circa 104 m³ Eichenschnittmateriale, gesäumt,
„ 82 m³ „ ungesäumt,
„ 775 m³ weiches Schnittmateriale, gesäumt, aus Fichten und Tannen,
„ 447 m³ weiches Schnittmateriale, gesäumt, aus Kiefer, und
„ 28 m³ „ „ ungesäumt, aus Lärche.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Anbot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. zu versehen ist, bis zum **1. October 1897, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Dimensionsverzeichnisse und Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen, resp. in Empfang genommen werden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen und in die Dimensionsverzeichnisse einzusetzen

Wien, am 8. September 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gross-Weikersdorf** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt ein neues **Aufnahmsgebäude** und ein neuer **Güterschuppen sammt Nebenanlagen** zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 37.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **27. September 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahnen-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. **Wien, 18. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 4. August 1897, Z. 41.548, im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Eisenbahnministerium an alle Landesstellen betreffend die Handhabung der mass- und gewichtspolizeilichen Aufsicht in Eisenbahnstationen der k. k. Staats- und der Privatbahnen.

Nachdem es sich herausgestellt hat, dass die Frage der Handhabung der mass- und gewichtspolizeilichen Aufsicht auf Eisenbahnstationen einer näheren Erörterung bedarf, findet das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Eisenbahnministerium der k. k. . . . . Folgendes zu eröffnen:

Was die Privatbahnen betrifft, so unterliegen dieselben rücksichtlich der Erfüllung der Aich- und Nachaichungspflicht betreffs ihrer Wägemittel gleich jedem anderen Geschäftsunternehmen der nach der Gemeindegesetzgebung und zufolge § 8 des Gesetzes vom 31. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 43, den Gemeinden zustehenden polizeilichen Aufsicht über Mass und Gewicht, und dürfen sohin in Ausübung dieses Aufsichtsrechtes angeordnete masspolizeiliche Revisionen der Gemeindebehörden auf Eisenbahnstationen der Privatbahnen von Seiten der Bahnorgane keine Verhinderung oder Verzögerung erfahren.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Juli 1897, Z. 8740, sämmtliche Verwaltungen der Privatbahnen aufgefordert, für die genaue Befolgung der Aichvorschriften im Sinne des Gesetzes vom 23. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1872, und der Ministerial-Verordnung vom 28. März 1881, R.-G.-Bl. Nr. 30, sowie dafür zu sorgen, dass die Gemeindebehörden in der Ausübung des ihnen zustehenden Aufsichtsrechtes über Mass und Gewicht in keiner Weise behindert werden.

Anders verhält sich die Sache bezüglich der Eisenbahnstationen der k. k. Staatsbahnen.

Nachdem die Aufsicht darüber, ob die Geschäftsführung bei den Eisenbahnstationen der k. k. Staatsbahnen in jeder Beziehung den gesetzlichen Bestimmungen entspreche, im Sinne des Artikels XII des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 145, durch die vorgesetzten Staatsbehörden ausgeübt wird, kommt den Gemeinden bezüglich dieser Eisenbahnstationen die Aufsicht auf Mass und Gewicht nicht zu, und haben sonach masspolizeiliche Revisionen der Gemeindebehörden in den Bahnstationen der k. k. Staatsbahnen nicht einzutreten.

Dagegen sind mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juli 1897, Z. 8740, alle k. k. Staatsbahn-Directionen angewiesen worden, strengstens darüber zu wachen, dass bei allen denselben unterstehenden Stationen nur gehörig geaichte, bezw. rechtzeitig nachgeaichte Wägemittel in Verwendung stehen.

Wien, am 4. August 1897.

Für den k. k. Handelsminister:

Thaa m. p.

— —

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wrbatek der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Olschan.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Dostál, Franz Spunda, Alois Vychodil und August Kopetzky in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wrbatek der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Olschan im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. August 1897. Z. 11.836/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Parschnitz nach Wekelsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Unternehmer für Localbahnen, Victor Noback in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Parschnitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Adersbach zur Station Wekelsdorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit eventuellen Abzweigungen zu den benachbarten Industrie-Etablissements und Kohlenwerken im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. August 1897. Z. 12.287/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Arnau nach Königinhof.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Oesterreichische Schuckert-Werke in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Arnau der Strecke Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn längs des Elbethales zur Station Königinhof der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. August 1897. Z. 12.961/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Wasser- oder mechanischer Kraft zu betreibende Drahtseilbahn auf den Hochbüchl bei Meran mit eventueller Fortsetzung bis zum Dorfe Tirol.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Wasser- oder mechanischer Kraft zu betreibende Drahtseilbahn auf den Hochbüchl bei Meran mit eventueller Fortsetzung der Bahn bis zum Dorfe Tirol im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. August 1897. Z. 12.550/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Borysław nach Schodnica.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Hugo Rzeppa, Ingenieur und Realitätenbesitzer in Lobnitz bei Bielitz, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1895, Z. 50.639 (Verordnungs-Blatt Nr. 114 vom 28. September 1895), ertheilte und mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. September 1896, Z. 9758/I (Verordnungs-Blatt Nr. 120 vom 20. October 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalpurige Localbahn von der Station Borysław der k. k. Staatsbahnen nach Schodnica auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 22. August 1897. Z. 12.965/I.

Verlängerung der Vorconcession für eine Localbahn von Hainburg bis zur Landesgrenze bei Berg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Eduard Nauheim, öffentlichen Gesellschafter der Firma Ottermann & Comp. in Wien, mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Februar 1897, Z. 11.407/I ex 1896 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 vom 17. August 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hainburg der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis zur Landesgrenze bei Berg auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 24. August 1897. Z. 13.030/I.

Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am 31. December 1896.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste am 31. December 1896 im Ganzen 4494 Locomotiven, 3619 Tender, 211 Schneepflüge, 10.015 Personen- und 107.879 Lastwagen.

Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 10 Locomotiven, 10 Tender, 26 Personenwagen und 3613 Lastwagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien angehörig.

Ausserdem hatten die nachgenannten Eisenbahnen am Ende des II. Semesters 1896 zusammen 3150 Lastwagen theils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften“ nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthume der österreichischen Gesellschaften befand), und zwar: die

k. k. österr. Staatsbahnen:
200 offene Lastwagen von Lindheim & Comp. in Wien, 50 offene Lastwagen für die Bukowinaer Localbahn, 550 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien und 400 Kohlenwagen von der Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Buschtěhrader Eisenbahn:
6 gedeckte Lastwagen und 9 Bierwagen von der Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
252 gedeckte Lastwagen, 325 offene Lastwagen und 283 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
380 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemin de fer in Brüssel, 4 gedeckte Lastwagen von der Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien, 30 Kohlenwagen, 50 Coakswagen, 10 Borstenviehwagen, 60 gedeckte Lastwagen und 50 Langholzwagen von der Allgemeinen Waggon-Leihgesellschaft in Budapest und 15 Kohlenwagen von der Ungar. Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft in Budapest;

Österr.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft:
151 offene Lastwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemin de fer in Brüssel;

Südbahn-Gesellschaft:
325 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemin de fer in Brüssel.

Unter den hier angeführten Leihwagen befinden sich 252 gedeckte Lastwagen, 325 offene Lastwagen und 838 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 10 gedeckte Lastwagen, 400 Kohlenwagen und 9 Bierwagen von der Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

Die nachgewiesenen Reservoirwagen vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Eigenthum der Eisenbahnen	Eigenthum von Privaten
K. k. österr. Staatsbahnen	58	493
K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe (Časlau-Zawratetz, Časlau-Močowitz)	1	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	—	8
Böhmische Nordbahn	1	71
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	637
Österr. Nordwestbahn	—	90
Österr.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	5	362
Südbahn-Gesellschaft	14	63
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	26
Wien-Aspang-Eisenbahn	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	2	—

Von den vorstehend nachgewiesenen 1841 Reservoirwagen waren bestimmt für den Transport von

Wasser	18	Theer	38
Gas	5	Ammoniak und Soda	2
Petroleum	1174	Säuren	40
Spiritus	292	Schwefelsäure	59
Spiritus und Melasse	60		

während 153 Reservoirwagen verschiedener Eisenbahnen, sowie die der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt angehörigen eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des I. Semesters 1896 hat sich derselbe im II. Semester 1896 um

13 Locomotiven für Eilzüge,
3 „ „ Personenzüge,
24 „ „ Lastzüge mit drei gekuppelten Achsen,
33 „ „ Lastzüge mit vier gekuppelten Achsen,
14 Secundärlocomotiven,
8 Verschublocomotiven,
68 Tender,
2 Salonwagen,
3 Schlafwagen,
37 Personenwagen I./II. Classe,
22 „ II. „
32 „ II./III. „
180 „ III. „
42 Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construction,
41 Gepäckswagen,
14 Post- und Conducteurwagen,
4 Postambulançewagen,
3 Hilfs- und Rettungswagen,
275 Equipage- (Plateau-) Wagen,
702 gedeckte Lastwagen,
1409 offene „
19 Langholzwagen,
1145 Kohlenwagen,
13 Coakswagen,
3 Weinwagen,
30 ungedeckte Hornviehwagen,
214 Reservoirwagen und
1 Krahnwagen

vermehrt, hingegen um

7 Schneepflüge,
1 Hofwagen
1 Commissions- (Inspections-) Wagen,
9 Personenwagen I. Classe,
2 „ I./III. „
10 „ III/IV. „
2 „ IV. „
10 „ mit Postcoupé,
2 Pferdetransportwagen,
282 Bretterwagen,
1 Kalkwagen,
8 Bierwagen, und
28 Schotterwagen

vermindert und somit im Ganzen einen Zuwachs von 95 Locomotiven, 68 Tendern, 283 Personenwagen und 3552 Lastwagen, dagegen eine Abnahme von 7 Schneepflügen erfahren.

Zu Ende des II. Semesters 1896 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

11 Locomotiven für Eilzüge,
32 „ „ Lastzüge,
2 Secundärlocomotiven,
34 Tender,
9 Personenwagen I./II. Classe,
12 „ II./III. „
132 „ III. „
25 Gepäckswagen,
25 Post- und Conducteurwagen,
360 gedeckte Lastwagen,
300 offene „
20 Langholzwagen,
1548 Kohlenwagen und
13 Lowries.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven: für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender: Stückzahl	pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. österr. Staatsbahnen.														
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.														
1	Normalspurige Bahnen [1]	7.959·15	343	234	6	.	819	305	.	175	5	1.887	0·24	1.676	0·21
2	Schmalspurige Bahn (Lambach-Gmunden) [5]	27·33	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·18	.	.
	Summe a)	7.986·48	343	234	6	.	819	305	.	180	5	1.892	0·24	1.676	0·21
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.														
	Normalspurig.														
3	Asch-Rossbach [8])	14·75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	22·84	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·08	.	.
5	Bukowinaer Localbahnen	175·91	.	.	.	.	5	.	.	8	.	13	0·07	5	0·03
6	Čerkan-Modřan [9]	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	2	.
7	Dolina-Wygoda [10])	8·35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fehring-Fürstenfeld [8])	20·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	16·39	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·18	.	.
10	Fürstenfeld-Hartberg	38·62	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·05	.	.
11	Gailthalbahn	30·69	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·06	.	.
12	Gleisdorf-Weiz	14·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
13	Göpfritz—Gross-Siegharts	8·47	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	0·12	1	0·12
14	Kolomeaer Localbahnen	32·70	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·12	.	.
15	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89·46	.	.	.	.	6	.	.	.	.	6	0·07	5	0·06
16	Lemberg (Kleparów)-Janów	22·25	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
17	Mähr.-Budwitz-Jamnitz	20·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·10	.	.
18	Mährische Westbahn	90·49	.	.	.	.	7	.	.	.	.	7	0·08	7	0·08
19	Mösel-Hüttenberg [8])	4·98	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	13·20	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·15	.	.
21	Plan-Tachau	12·58	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·16	.	.
22	Postelberg-Laun	10·58	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·19	.	.
23	Potscherad-Wurzmes	17·37	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	0·11	2	0·11
24	Rakonitz-Pladen-Petschau [9])	.	.	.	.	.	5	.	.	2	.	7	.	5	.
25	Schlackenwerth-Joachimsthal	8·50	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·25	.	.
26	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	9·59	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·10	.	.
27	Schwarzenau-Zwettl	21·52	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
28	Strakonitz-Winterberg	32·42	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·09	.	.
29	Tarnopol-Kopyczynce (Ostgal. Localb.)	72·60	.	.	.	.	4	.	.	.	.	4	0·05	4	0·05
30	Trient-Tezze (Valsuganabahn)	63·22	.	.	.	.	7	.	.	.	.	7	0·11	7	0·11
31	Unterkrainer Bahnen	133·99	.	.	.	.	10	.	.	.	.	10	0·07	10	0·07
32	Vöcklabruck-Kammer [8])	10·92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Welser Localbahn	53·91	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·11	.	.
34	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8])	16·61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Wodňan-Prachatitz	27·58	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·11	.	.
36	Wotic-Selčan	16·61	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·12	.	.
37	Zeltweg-Fohnsdorf	7·92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Zwittau-Polička	19·31	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·10	.	.
	Schmalspurig.														
39	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11])	76·12	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·05	.	.
40	Ybbsthalbahn, Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein [11])	25·51	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·12	.	.
	Summe b)	1.261·65	1	.	.	.	47	2	.	62	.	112	0·09	48	0·04
	Summe I.	9.248·13	344	234	6	.	866	307	.	242	5	2.004	0·22	1.724	0·19

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender Stückzahl	pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.														
41	Časlau-Třemošnic-Bučic [14])	20·05	} .	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·25	.	.
42	Časlau-Močowitz [14])	4·19													
43	Königshan-Schatzlar [15])	5·43	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·37	.	.
44	Wiener Verbindungsbahn [16])	8·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	37·77	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·21	.	.
	III. Privatbahnen.														
	a) Hauptbahnen.														
45	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·39	3	2	.	35	37	7	.	.	.	84	0·83	84	0·83
46	Böhmische Nordbahn	320·09	5	12	.	10	49	.	.	1	1	78	0·24	65	0·20
47	Buschtěhrader Eisenbahn [17])	422·38	10	20	.	.	109	6	.	.	14	159	0·37	147	0·34
48	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	90·66	.	.	.	.	17	.	.	.	2	19	0·21	16	0·18
49	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [21])	1.320·05	73	63	.	.	289	.	.	35	34	494	0·37	429	0·32
50	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [24])	63·82	2	1	.	.	12	.	.	1	.	16	0·25	15	0·23
51	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [25])	15·46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Österr. Nordwestbahn [26])	938·47	37	46	.	.	77	54	.	10	41	265	0·28	214	0·23
53	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [28])	1.366·48	55	18	66	.	187	86	.	36	19	467	0·34	292	0·21
54	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [30])	32·69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Südbahn-Gesellschaft [31])	1.512·45	69	162	.	.	181	132	.	26	.	570	0·38	544	0·36
56	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [34])	285·08	10	12	.	.	30	6	.	.	13	71	0·25	58	0·20
57	Wien-Aspanger Eisenbahn	89·23	.	9	.	6	.	.	.	2	.	17	0·19	9	0·10
58	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	64·54	.	.	.	.	11	.	.	.	.	11	0·17	11	0·17
	Summe a)	6.622·79	264	345	66	51	999	291	.	111	124	2251	0·34	1884	0·28
	b) Selbstständige Localbahnen.														
	Normalspurig.														
59	Auspitzer Localbahn	6·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·29	.	.
60	Böhmische Commercialbahnen	191·29	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	.
61	Bozen-Meraner Bahn	31·28	.	.	.	.	.	.	.	5	1	6	0·19	1	0·03
62	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [14])	15·38	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
63	Deutschbrod-Humpoletz [38])	25·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [14])	24·65	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·16	.	.
65	Kremsthalbahn	69·55	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·11	.	.
66	Kuttenberger Localbahn [14])	2·88	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·69	.	.
67	Melnik-Mscheno [5])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	Mühlkreisbahn	57·58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·09	.	.
69	Neutitscheiner Localbahn	8·15	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.
70	Radkersburg-Luttenberg [19])	25·45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [15])	34·08	.	.	.	.	.	.	.	9	.	9	0·26	.	.
72	Stramberg-Wernsdorf	6·58	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·30	.	.
73	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [40])	9·96	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Stauding-Stramberg [41])	18·48	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·33	.	.
75	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb. [41])	8·14	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	0·12	.	.
	Schmalspurig.														
76	Mori-Arco-Riva am Gardasee [11])	24·06	.	.	.	4	.	.	.	.	.	4	0·17	.	.
77	Salzkammergut-Localbahn [11])	72·81	.	.	2	9	.	.	.	.	.	11	0·15	.	.
78	Steyrthalbahn [11])	47·11	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·11	.	.
	Normal- und schmalspurig.														
	Steiermärkische Landesbahnen:														
	Normalspurige Strecken:														
79	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	39·10	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·10	.	.
	Fürtrag	718·49	.	.	2	13	.	.	.	78	2	95	.	1	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender Stückzahl	Tender pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Uebertrag . .	718·49	.	.	2	13	.	.	.	78	2	95	.	1	.
	Schmalspurige Strecken:														
80	Kapfenberg—Seebach-Au [45]	22·75	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·18	.	.
81	Pöltschach-Gonobitz [45]	14·77	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
82	Preding-Wieselsdorf—Stainz [45] . .	11·32	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·18	.	.
	Summe b) . .	767·33	.	.	2	13	.	.	.	86	2	103	0·13	1	.
	c) Zahnradbahnen.														
	Normalspurig.														
83	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	5·31	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	1·13	.	.
	Schmalspurig.														
84	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [49]	6·31	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·63	.	.
85	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [49]	5·25	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·95	.	.
86	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt) [51]	5·84	.	6	.	.	.	.	.	.	.	6	1·03	.	.
	Summe c) . .	22·71	.	6	.	.	.	.	.	15	.	21	0·92	.	.
	d) Dampf-Tramways.														
	Normalspurig.														
87	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft .	11·08	.	.	.	.	1	.	.	9	.	10	0·90	.	.
88	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	41·66	.	.	.	.	.	.	.	28	.	28	0·67	.	.
89	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . .	10·54	.	.	.	.	.	.	.	29	.	29	2·75	.	.
90	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	5·89	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·85	.	.
91	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	39·71	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·20	.	.
92	Wiener Localbahnen	17·04	.	.	.	.	.	.	.	11	.	11	0·64	.	.
	Schmalspurig.														
93	Innsbruck—Hall in Tirol [49]	12·02	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·50	.	.
	Summe d) . .	137·94	.	.	.	.	1	.	.	96	.	97	0·70	.	.
	e) Elektrische Eisenbahnen.														
	Normalspurig.														
94	Baden-Vöslau	8·01	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	1·38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.														
96	Bielitz-Zigeunerwald [49]	4·85	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Mödling-Hinterbrühl [49]	4·43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
98	Prag-Vysočan-Lieben [49]	4·08	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
99	Station Gmunden—Stadt Gmunden [49] .	2·53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
100	Teplitz-Eichwald [49]	8·20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Trambahn in Lemberg [49]	8·33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e) . .	41·84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III .	7.592·61	264	351	68	64	1000	291	.	308	126	2472	0·33	1885	0·25

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven: für Eilzüge	Locomotiven: für Personenzüge	Locomotiven: für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	Locomotiven: für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Locomotiven: Secundär-	Locomotiven: Verschub-	Locomotiven: Summe	Locomotiven: pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.														
102	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
103	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.														
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.														
	Hauptbahnen.														
104	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
105	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
106	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
109	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
110	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	4	.	.	.	.	6	.	.	.	10	.	10	.
111	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
112	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
113	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Localbahnen.														
114	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
115	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
116	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V	.	4	.	.	.	.	6	.	.	.	10	.	10	.
	Totalsumme	16.878·51	612	585	74	64	1.866	604	.	558	131	4.494	0·27	3.619	0·21
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.														
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.														
	Hauptbahnen.														
117	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
119	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
120	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
121	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. österr. Staatsbahnen.																	
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																	
1	Normalspurige Bahnen [1]	42	.	2	48	22	.	12	83	795	31	.	3	624	249	.	2.464	.
2	Schmalspurige Bahn (Lambach-Gmunden [5])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe a)	42	.	2	48	22	.	12	83	795	31	.	3	624	249	.	2.464	.
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																	
	Normalspurig.																	
3	Asch-Rossbach [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	4	.
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
6	Čercan-Modřan [9]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
7	Dolina-Wygoda [10]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fehring-Fürstenfeld [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
10	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	3	.	4	.
11	Gailthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
12	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
13	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
14	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
15	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	4	.	.	8	.
16	Lemberg (Kleparów)-Janów	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
17	Mähr.-Budwitz-Jamnitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
18	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	.	10	.
19	Mösel-Hüttenberg [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
21	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
22	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
23	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.
24	Rakonitz-Pladen-Petschau [9]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	7	.
25	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
26	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
27	Schwarzenau-Zwettl	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	2	.
28	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
29	Tarnopol-Kopyczynce (Ostgal. Localb.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Trient-Tezze (Valsuganabahn	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	13	.
31	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	6	.	16	.
32	Vöcklabruck-Kammer [6]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Welser Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	7	.
34	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
36	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
37	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
38	Zwittau-Polička	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
	Schmalspurig.																	
39	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Ybbsthalbahn, Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein [11]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe b)	.	.	.	.	.	.	.	.	30	3	.	.	6	50	.	115	.
	Summe I	42	.	2	48	22	.	12	83	825	34	.	3	630	299	.	2.579	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																	
41	Časlau-Třemošnic-Bučic [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
42	Časlau-Močowitz [14])																	
43	Königshan-Schatzlar [15])	1	0·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
44	Wiener Verbindungsbahn [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	1	0·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	2	.
	III. Privatbahnen.																	
	a) Hauptbahnen.																	
45	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	0·01	.	3	1	.	.	.	19	.	.	.	10	14	.	67	.
46	Böhmische Nordbahn	4	0·01	.	1	.	.	.	.	23	13	.	.	6	28	.	117	.
47	Buschtěhrader Eisenbahn [17])	9	0·02	.	3	1	.	.	12	52	10	.	.	40	28	.	[18])126	.
48	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	3	0·03	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	4	4	.	40	.
49	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [21])	27	0·02	5	7	1	.	1	23	140	.	.	.	102	15	.	630	.
50	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [24])	1	0·01	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	4	4	.	9	.
51	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [25])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Österr. Nordwestbahn [26])	16	0·02	.	2	2	2	.	12	94	7	.	.	63	52	.	[27])310	.
53	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [28])	31	0·02	4	7	1	.	6	14	122	4	.	.	158	82	.	[29])432	.
54	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [30])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Südbahn-Gesellschaft [31])	47	0·03	5	9	.	10	5	[32])91	212	.	.	.	313	30	.	657	.
56	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [34])	6	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	9	18	.	101	.
57	Wien-Aspanger Eisenbahn	1	0·01	.	1	.	.	.	1	6	3	.	.	8	7	.	48	.
58	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	1	0·01	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	9	.	.	18	.
	Summe a)	150	0·02	14	37	7	12	12	160	702	37	.	.	726	282	.	2.555	.
	b) Selbstständige Localbahnen.																	
	Normalspurig.																	
59	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	.	.
61	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	1	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	12	.
62	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
63	Deutschbrod-Humpoletz [38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
65	Kremsthalbahn	3	0·04	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	5	.	8	.
66	Kuttenberger Localbahn [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
67	Melnik-Mscheno [9])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
68	Mühlkreisbahn	2	0·03	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	5	.
69	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
70	Radkersburg-Luttenberg [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.
71	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [15])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	4	.	26	.
72	Stramberg-Wernsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.
73	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Stauding-Stramberg [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
75	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerb. [41])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Schmalspurig.																	
76	Mori-Arco-Riva am Gardasee [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
77	Salzkammergut-Localbahn [1])	4	0·05	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Steyrthalbahn [1])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Normal- und schmalspurig. Steiermärkische Landesbahnen:																	
	Normalspurige Strecken:																	
79	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	1	0·02	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.
	Fürtrag	10	.	.	1	.	.	1	.	8	12	.	.	10	70	.	62	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Uebertrag . .	10	.	.	1	.	.	1	.	8	12	.	.	10	70	.	62	.
	Schmalspurige Strecken:																	
80	Kapfenberg—Seebach-Au[45])	1	0·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
81	Pöltschach-Gonobitz[45])	1	0·07	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
82	Preding-Wieselsdorf—Stainz[45]) . .	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe b) . .	13	0·02	.	1	.	.	1	.	8	12	.	.	10	70	.	62	.
	c) Zahnradbahnen.																	
	Normalspurig.																	
83	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
84	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
85	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
86	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt)[51])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe c) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	d) Dampf-Tramways.																	
	Normalspurig.																	
87	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft .	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
88	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
90	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
91	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Wiener Localbahnen	2	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
93	Innsbruck—Hall in Tirol[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe d) . . .	3	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	e) Elektrische Eisenbahnen.																	
	Normalspurig.																	
94	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
96	Bielitz-Zigeunerwald[49])	1	0·21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Mödling-Hinterbrühl[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
98	Prag-Vysočan-Lieben[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
99	Station Gmunden—Stadt Gmunden[49]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
100	Teplitz-Eichwald[49])	1	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Trambahn in Lemberg[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e) . . .	2	0·15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III . .	168	0·02	14	38	7	12	13	160	710	49	.	.	736	352	.	2.617	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																	
102	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
103	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																	
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.																	
	Hauptbahnen.																	
104	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
105	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
106	Buschtehrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	1	.	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
109	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	[65]) 3	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
110	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	[66]) 3	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
111	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
112	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
113	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Localbahnen.																	
114	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
115	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
116	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V	.	.	.	7	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Totalsumme	211	0·01	16	93	29	30	25	243	1.535	83	.	3	1.366	655	.	5.198	.
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																	
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.																	
	Hauptbahnen.																	
117	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
119	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
120	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
121	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. österr. Staatsbahnen.																
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																
1	Normalspurige Bahnen[1]	.	1	[2]) 65	4399	0·55	974	234	137	83	[3]) 634	155	14.744	[4]) 6272	1241	.	10.023
2	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden)[5]	.	[6]) 20	.	20	0·73	5	.	.	.	[7]) 33	.	100	140	.	.	.
	Summe a)	.	21	65	4419	0·55	979	234	137	83	667	155	14.844	6412	1241	.	10.023
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																
	Normalspurig.																
3	Asch-Rossbach[8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	6	0·26	.	2	.	.	.	.	8	12	.	.	.
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	3	0·02	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	Čercan-Modřan[9]	.	.	.	4	.	.	2	.	.	.	.	6	6	.	.	.
7	Dolina-Wygoda[10]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fehring-Fürstenfeld[8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	6	0·37	2	.	.	.	.	.	16	8	.	.	.
10	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	8	0·21	2	1	.	.	.	.	20	20	.	.	.
11	Gailthalbahn	.	.	.	6	0·19	.	2	.	.	.	.	14	20	.	.	.
12	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	4	0·27	.	1	.	.	.	.	4	6	.	.	.
13	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	3	0·35	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	4	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	15	0·17	.	4	.	1	.	.	55	159	.	.	50
16	Lemberg (Kleparów)-Janów	.	2	.	8	0·36	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	Mähr.-Budwitz-Jamnitz	.	.	.	4	0·19	.	2	.	.	.	.	4	2	.	.	.
18	Mährische Westbahn	.	.	.	16	0·18	.	4	.	.	.	.	35	20	8	.	20
19	Mösel-Hüttenberg[8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	4	0·30	.	2	.	.	.	.	4	6	.	.	.
21	Plan-Tachau	.	.	.	4	0·32	.	1	.	.	.	.	.	13	.	.	.
22	Postelberg-Laun	.	.	.	4	0·38	.	2	.	.	.	.	6	7	.	.	.
23	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	3	0·17	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
24	Rakonitz-Pladen-Petschau[9]	.	.	.	11	.	4	5	.	.	.	.	15	26	.	.	.
25	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	4	0·47	.	2	.	.	.	.	4	4	.	.	.
26	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	2	0·21	.	1	.	.	.	.	2	1	2	.	.
27	Schwarzenau-Zwettl	.	.	.	5	0·23	.	2	.	.	.	.	8	10	.	.	.
28	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	6	0·18	.	2	.	.	.	.	18	19	.	.	.
29	Tarnopol-Kopyczynce (Ostgal. Lobalb.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	26	.	.
30	Trient-Tezze (Valsuganabahn)	.	.	.	21	0·33	2	4	.	.	.	.	14	19	.	.	.
31	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	26	0·19	2	3	3	.	.	.	13	88	.	.	.
32	Vöcklabruck-Kammer[8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Welser Localbahn	.	.	.	11	0·20	.	4	.	.	.	.	7	8	.	.	.
34	Wittmannsdorf-Ebenfurth[8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	6	0·22	.	2	.	.	.	.	12	11	.	.	.
36	Wotic-Selčan	.	.	.	2	0·12	.	1	.	.	.	.	6	4	.	.	.
37	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	4	0·50	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.
38	Zwittau-Polička	.	.	.	6	0·31	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
39	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf)[11]	.	[12]) 12	.	12	0·16	.	3	.	.	.	.	13	56	.	.	16
40	Ybbsthalbahn, Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein[11]	.	[13]) 6	.	6	0·23	.	2	.	.	.	.	8	8	.	.	8
	Summe b)	.	20	.	224	0·18	14	59	3	1	.	.	292	569	36	.	105
	Summe I.	.	41	65	4643	0·50	993	293	140	84	667	155	15.136	6981	1277	.	10.128

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen: IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Lastwagen: Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																
41 42	Časlau-Třemošnic-Bučic [14] Časlau-Močowitz [14])	.	.	.	4	0·16	2	.	.	.	.	.	35	29	8	.	22
43	Königshan-Schatzlar [15])	.	.	.	2	0·37	1	.	.	.	.	.	5	2	.	.	20
44	Wiener Verbindungsbahn [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	.	.	.	6	0·16	3	.	.	.	.	.	40	31	8	.	42
	III. Privatbahnen.																
	a) Hauptbahnen.																
45	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	114	1·12	.	22	2	1	200	.	260	.	.	.	6.100
46	Böhmische Nordbahn	.	.	.	188	0·58	63	14	11	1	.	4	603	90	31	.	1.095
47	Buschtěhrader Eisenbahn [17])	.	.	.	272	0·64	98	6	9	2	193	3	896	43	114	.	4.604
48	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	.	.	[22]) 4	57	0·62	19	.	.	.	12	.	63	46	.	.	761
49	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [21])	.	[22]) 41	.	965	0·73	[23]) 91	216	38	13	89	28	4.995	1786	236	68	7.685
50	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [24])	1	.	.	25	0·39	8	1	2	.	.	.	68	85	16	.	216
51	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [25])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Österr. Nordwestbahn [26])	.	.	.	544	0·57	141	27	15	1	.	23	2.238	460	162	70	2.307
53	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [28])	.	.	.	830	0·61	254	23	5	13	84	42	4.538	1721	165	.	3.459
54	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [30])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Südbahn-Gesellschaft [31])	.	.	[33]) 13	1.345	0·89	281	8	29	10	97	49	4.510	1012	577	.	3.090
56	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [34])	.	.	.	159	0·56	[35]) 33	4	.	3	.	4	521	119	50	19	543
57	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	74	0·83	10	.	.	.	.	.	52	120	4	.	75
58	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	.	.	.	30	0·46	6	.	.	.	.	.	20	40	.	.	40
	Summe a)	1	41	17	4.603	0·69	1004	321	111	44	675	153	18.764	5522	1355	157	29.975
	b) Selbstständige Localbahnen.																
	Normalspurig.																
59	Auspitzer Localbahn	.	.	[36]) 2	2	0·29	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
60	Böhmische Commercialbahnen	.	.	[20]) 5	42	0·22	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138
61	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	21	0·67	3	.	.	.	.	.	34	18	4	6	2
62	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [14])	.	.	.	5	0·32	[37]) 2	.	.	.	.	.	4	.	6	.	.
63	Deutschbrod-Humpoletz [38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [14])	.	.	.	5	0·20	2	.	.	.	.	.	3	4	.	.	3
65	Kremsthalbahn	.	2	.	19	0·27	2	1	1	.	.	.	23	9	2	4	1
66	Kuttenberger Localbahn [14])	.	.	.	2	0·69	1	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
67	Melnik-Mscheno [9])	.	.	.	4	.	2	.	.	.	.	.	6	12	.	.	.
68	Mühlkreisbahn	.	.	.	12	0·21	.	2	.	.	.	.	6	11	2	1	2
69	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	4	0·49	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.
70	Radkersburg-Luttenberg [19])	.	.	.	3	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [15])	.	.	.	37	1·08	[39]) 8	2	.	.	.	.	14	11	.	.	.
72	Stramberg-Wernsdorf	.	.	.	2	0·33	.	1	.	.	.	.	.	10	.	.	.
73	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Stauding-Stramberg [41])	.	.	.	4	0·22	1	2	.	.	.	.	21	101	.	.	.
75	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb. [41])	.	.	.	1	0·12	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
76	Mori-Arco-Riva am Gardasee [11])	.	[42]) 11	.	11	0·46	2	.	.	.	.	.	12	4	.	.	4
77	Salzkammergut-Localbahn [11])	.	[43]) 46	.	46	0·63	.	4	3	.	.	.	18	7	4	.	26
78	Steyrthalbahn [11])	.	[44]) 24	3	27	0·57	4	.	.	.	.	.	14	50	.	.	.
	Normal- und schmalspurig.																
	Steiermärkische Landesbahnen:																
	Normalspurige Strecken:																
79	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	.	.	.	10	0·25	.	3	.	.	.	.	17	.	.	.	140
	Fürtrag	.	83	10	257	.	41	17	4	.	.	.	249	298	24	11	316

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	Uebertrag . .	.	83	10	257	.	41	17	4	.	.	.	249	298	24	11	316
	Schmalspurige Strecken:																
80	Kapfenberg—Seebach-Au [45])	.	[46]) 8	.	8	0·35	.	2	.	.	.	.	8	10	.	.	14
81	Pöltschach-Gonobitz [45])	.	[47]) 4	.	4	0·27	.	2	.	.	.	.	2	6	.	.	4
82	Preding-Wieselsdorf—Stainz [45]) . .	.	[47]) 4	.	4	0·35	.	2	.	.	.	.	2	6	.	.	4
	Summe b) . .	.	99	10	273	0·36	41	23	4	.	.	.	261	320	24	11	338
	c) Zahnradbahnen.																
	Normalspurig.																
83	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	[48]) 18	.	18	3·39	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
	Schmalspurig.																
84	Achenseebahn (Adhäsionsbahn und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [49])	.	[50]) 7	.	7	1·11	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1
85	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [49])	.	[50]) 6	.	6	1·14	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.
86	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt) [51])	.	[52]) 6	.	6	1·03	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
	Summe c) . .	.	37	.	37	1·63	.	.	.	.	.	.	1	7	.	.	1
	d) Dampf-Tramways.																
	Normalspurig.																
87	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft .	.	[53]) 31	.	31	2·82	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
88	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	[54]) 103	.	103	2·47	.	.	.	.	.	.	7	12	2	.	2
89	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . .	.	[55]) 90	.	90	8·54	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
90	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	[56]) 15	.	15	2·55	.	.	.	.	.	.	5	1	.	.	.
91	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	[57]) 35	.	35	0·89	.	.	.	.	.	.	10	14	.	.	.
92	Wiener Localbahnen	.	[58]) 14	.	14	0·82	.	.	.	.	.	.	10	136	.	.	.
	Schmalspurig.																
93	Innsbruck—Hall in Tirol [49])	.	[55]) 23	.	23	1·91	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Summe d) . .	.	311	.	311	2·27	3	.	.	.	.	.	32	165	2	.	2
	e) Elektrische Eisenbahnen.																
	Normalspurig.																
94	Baden-Vöslau	.	[59]) 30	.	30	3·73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	[60]) 4	.	4	2·90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
96	Bielitz-Zigeunerwald [49])	.	[61]) 10	.	10	2·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Mödling-Hinterbrühl [49])	.	[62]) 15	.	15	3·39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
98	Prag-Vysočan-Lieben [49])	.	[63]) 17	.	17	4·16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
99	Station Gmunden—Stadt Gmunden [49]) .	.	[60]) 4	.	4	1·58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
100	Teplitz-Eichwald [49])	.	[64]) 14	.	14	1·71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
101	Trambahn in Lemberg [49])	.	[60]) 22	.	22	2·64	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e) . .	.	116	.	116	2·77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
	Summe III .	1	604	27	5.340	0·70	1048	344	115	44	675	153	19.058	6014	1381	168	30.317

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																
102	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	820	.	[65]) 891	.	.	.	900
103	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	176	200	.	.	600
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	.	.	.	837	.	1067	200	.	.	1500
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	99	116	.	.	.
	b) Privatbahnen.																
	Hauptbahnen.																
104	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
105	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
106	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	252	329	.	.	303
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	9	.	.	.
109	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	30	.	.	.	.
110	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	1	9	.	.	.
111	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51	.	.	.	.
112	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
113	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Localbahnen.																
114	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.
115	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
116	Stauding-Stramberg	[67]) 1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V	1	.	.	26	.	.	.	.	.	.	.	445	463	.	.	313
	Totalsumme	2	645	92	10.015	0·59	2044	637	255	128	2179	308	35.746	13689	2666	168	42.300
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	450	.	.	750
	b) Privatbahnen.																
	Hauptbahnen.																
117	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.
118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	252	325	.	.	283
119	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	.	50	.	425
120	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	151	.	.	.
121	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	325
	Summe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	322	926	50	.	1783

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. österr. Staatsbahnen.																		
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																		
1	Normalspurige Bahnen [1])	114	10	85	119	.	17	40	159	30	613	.	43	242	25	35.994	4·52	40.393	5·07
2	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden) [5])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	278	10·30	298	11·03
	Summe a)	114	10	85	119	.	17	40	159	30	613	.	43	242	25	36.272	4·54	40.691	5·09
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																		
	Normalspurig.																		
3	Asch-Rossbach [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·96	28	1·22
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·02
6	Čercan-Modřan [9])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	.	18	.
7	Dolina-Wygoda [10])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fehring-Fürstenfeld [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	1·59	32	1·96
10	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	1·11	51	1·32
11	Gailthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	1·17	42	1·36
12	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·74	15	1·01
13	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	4	0·47
14	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	15	0·46	19	0·58
15	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	284	3·17	299	3·34
16	Lemberg (Kleparów)-Janów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·09	10	0·45
17	Mähr.-Budwitz-Jamnitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	0·39	12	0·58
18	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	0·96	103	1·14
19	Mösel-Huttenberg [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·91	16	1·21
21	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·11	18	1·43
22	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	1·42	19	1·80
23	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	0·75	16	0·92
24	Rakonitz-Pladen-Petschau [9])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	.	61	.
25	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	1·18	14	1·65
26	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·62	8	0·83
27	Schwarzenau-Zwettl	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	0·92	25	1·15
28	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	1·20	45	1·38
29	Tarnopol-Kopyczynce (Ostgal. Localb.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56	0·77	56	0·77
30	Trient-Tezze (Valsuganabahn)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	0·62	60	0·95
31	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	109	0·81	135	1·00
32	Vöcklabruck-Kammer [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Welser Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	0·35	30	0·55
34	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	0·91	31	1·13
36	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·66	13	0·78
37	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·76	10	1·26
38	Zwittau-Polička	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·11	8	0·42
	Schmalspurig.																		
39	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	88	1·16	100	1·32
40	Ybbsthalbahn, Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	1·02	32	1·25
	Summe b)	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	15	8	.	1109	0·88	1.333	1·06
	Summe I	114	10	85	126	.	17	40	159	30	613	.	58	250	25	37.381	4·04	42.024	4·54

Tabelle IV,

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																		
41	Časlau-Třemošnic-Bučic [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	97	4·00	101	4·16
42	Časlau-Močowitz [14])																		
43	Königshan-Schatzlar [15])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28	5·16	30	5·53
44	Wiener Verbindungsbahn [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	125	3·31	131	3·47
	III. Privatbahnen.																		
	a) Hauptbahnen.																		
45	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.585	64·95	6.699	66·07
46	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	3	.	2	7	.	1	.	1	1.926	6·02	2.114	6·60
47	Buschtěhrader Eisenbahn [17])	2	.	.	16	.	.	.	.	8	3	.	.	50	1	6.048	14·33	6.320	14·97
48	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	40	.	943	10·40	1.000	11·02
49	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [21])	807	3	24	5	.	16	16	.	.	139	.	5	517	4	16 781	12·71	17.746	13·44
50	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [24])	18	7	.	.	.	.	.	.	6	1	.	.	6	.	434	6·80	459	7·19
51	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [25])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Österr. Nordwestbahn [26])	66	.	.	10	.	9	.	.	.	12	.	.	120	2	5.663	6·04	6.207	6·61
53	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [28])	269	.	.	48	.	.	.	52	.	50	2	5	269	7	11.006	8·05	11.836	8·66
54	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [30])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Südbahn-Gesellschaft [31])	.	1	.	.	.	.	1	.	1	164	.	14	209	9	10.062	6·65	11.407	7·54
56	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [34])	38	.	.	24	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	1.363	4·78	1.522	5·34
57	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	286	3·21	360	4·04
58	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	1·64	136	2·10
	Summe a)	1200	11	24	105	.	25	20	77	17	381	2	25	1211	24	61.203	9·24	65.806	9·93
	b) Selbstständige Localbahnen.																		
	Normalspurig.																		
59	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·29	4	0·58
60	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	1·50	330	1·72
61	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	9	.	78	2·52	99	3·19
62	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·78	17	1·10
63	Deutschbrod-Humpoletz [38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·49	17	0·69
65	Kremsthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	51	0·73	70	1·00
66	Kuttenberger Localbahn [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1·39	6	2·08
67	Melnik-Mscheno [9])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	.	24	.
68	Mühlkreisbahn	3	.	.	.	.	.	.	8	.	2	.	.	.	.	37	0·64	49	0·85
69	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·49	8	0·98
70	Radkersburg-Luttenberg [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·12
71	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [15])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35	1·03	72	2·11
72	Stramberg-Wernsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	1·66	13	1·99
73	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Stauding-Stramberg [41])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	125	6·94	129	7·16
75	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb. [41])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	2	0·24
	Schmalspurig.																		
76	Mori-Arco-Riva am Gardasee [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·91	33	1·37
77	Salzkammergut-Localbahn [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	0·85	108	1·48
78	Steyrthalbahn [11])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	1·44	95	2·01
	Normal- und schmalspurig.																		
	Steiermärkische Landesbahnen:																		
	Normalspurige Strecken:																		
79	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	160	4·09	170	4·34
	Fürtrag	3	.	.	.	.	.	2	8	.	2	.	.	17	.	992	.	1.249	.

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	Uebertrag . .	3	.	.	.	.	.	2	8	.	2	.	.	17	.	992	.	1.249	.
	Schmalspurige Strecken:																		
80	Kapfenberg—Seebach-Au[45])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	1·49	42	1·84
81	Pöltschach-Gonobitz[45])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	0·95	18	1·22
82	Preding-Wieselsdorf—Stainz[45]) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·24	18	1·59
	Summe b) . .	3	.	.	.	.	.	2	8	.	2	.	.	17	.	1.054	1·37	1.327	1·73
	c) Zahnradbahnen.																		
	Normalspurig.																		
83	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	6	1·13	24	4·52
	Schmalspurig.																		
84	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	6	0·95	13	2·06
85	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·38	8	1·52
86	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt)[51])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·51	9	1·54
	Summe c) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	6	.	17	0·75	54	2·38
	d) Dampf-Tramways.																		
	Normalspurig.																		
87	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft .	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·18	33	3·00
88	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	0·55	126	3·02
89	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	3	0·28	93	8·82
90	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	1·02	21	3·57
91	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	0·61	59	1·50
92	Wiener Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	147	8·65	161	9·47
	Schmalspurig.																		
93	Innsbruck—Hall in Tirol[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	11	0·91	34	2·82
	Summe d) . .	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	7	1	216	1·58	527	3·85
	e) Elektrische Eisenbahnen.																		
	Normalspurig.																		
94	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	3·73
95	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	2·90
	Schmalspurig.																		
96	Bielitz-Zigeunerwald[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	2·06
97	Mödling-Hinterbrühl[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	3·39
98	Prag-Vysočan-Lieben[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	4·16
99	Station Gmunden—Stadt Gmunden[49]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1·58
100	Teplitz-Eichwald[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	3	0·36	17	2·07
101	Trambahn in Lemberg[49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	2·61
	Summe e) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	3	0·08	119	2·95
	Summe III .	1205	11	24	105	.	25	22	85	17	383	2	29	1243	25	62.493	8·23	67.833	8·93

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																	
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																		
102	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	72	.	.	2.683	.	2.683	.
103	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	9	.	59	.	.	.	.	523	.	.	1.584	.	1.584	.
	Summe IV	.	.	.	.	9	.	59	.	.	.	.	595	.	.	4.267	.	4.267	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	2	.	.	1	.	458	.	.	.	.	493	.	.	1.169	.	1.169	.
	b) Privatbahnen.																		
	Hauptbahnen.																		
104	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	10	.	10	.
105	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	71	.	.	81	.	81	.
106	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	.
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	637	.	.	1.527	.	1.539	.
108	Kaschau Oderberger-Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	14	.	14	.
109	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	90	.	.	128	.	135	.
110	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	52	.	.	.	.	362	.	.	424	.	430	.
111	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	14	.	83	.	.	.	.	63	.	.	211	.	211	.
112	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	.	.	30	.	30	.
113	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	3	.	3	.
	Localbahnen.																		
114	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	.
115	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	.
116	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
	Summe V	.	2	.	.	15	.	622	.	.	.	.	1753	.	.	3.613	.	3.639	.
	Totalsumme	1319	23	109	231	24	42	743	244	47	996	2	2436	1493	50	107.879	6·39	117.894	6·98
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.200	.	1·200	.
	b) Privatbahnen.																		
	Hauptbahnen.																		
117	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	15	.	15	.
118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	860	.	860	.
119	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	50	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	599	.	599	.
120	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	151	.	151	.
121	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	325	.	325	.
	Summe	50	.	.	.	.	.	9	.	.	10	.	.	.	.	3.150	.	3.150	.

Bemerkungen zu Tabelle I, II, III und IV.

[1]) Hierunter sind inbegriffen: die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (galizische Linie), die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und die Ungarische Westbahn.

[2]) Davon 10 Personenwagen der II. und 24 der III. Classe mit Postcoupé, ferner 2 Personenwagen der II./III. und 29 der III. Classe mit Gepäcksraum.

[3]) Darunter 26 achträdrige Lowries und Plateauwagen.

[4]) Hierunter 286 Erzwagen und 30 Heu- und Strohwagen.

[5]) Spurweite 1·106 m.

[6]) Hierunter 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der I., 2 der I./II., 5 der II. und 10 der III. Classe.

[7]) Darunter 7 achträdrige Lowries und 26 Transporteure.

[8]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von den k. k. Staatsbahnen beigestellt.

[9]) Noch nicht eröffnet; die Fahrbetriebsmittel sind jedoch bereits eingeliefert.

[10]) Hat keinen eigenen Fahrpark; 200 Plateau-Leihwagen werden von der Firma Lindheim & Comp. in Wien beigestellt.

[11]) Spurweite 0·760 m.

[12]) Hierunter 1 Aussichtswagen, 1 Personenwagen der I., 5 der I./III. und 5 der III. Classe.

[13]) Hierunter 2 Personenwagen der II./III. und 4 der III. Classe.

[14]) Im Betriebe der Österr. Nordwestbahn.

[15]) Im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

[16]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der betriebführenden Verwaltungen beigestellt.

[17]) Ausserdem steht im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn.

[18]) Darunter 1 Personenwagen mit Conducteurcoupé.

[19]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.

[20]) Personenwagen der III. Classe.

[21]) Ausserdem sind im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: die Ostrau-Friedlander Eisenbahn und die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse nebst der Flügelbahn Praterstern—Lastenbahnhof.

[22]) Darunter 2 Personenwagen der I./II., 1 der I./II./III., 22 der II./III. und 16 der III. Classe (wovon 2 mit Postcoupé).

[23]) Hievon 3 Hofzugs-Gepäckswagen und 15 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[24]) Die hier nachgewiesenen Daten beziehen sich nur auf den die österreichische Strecke betreffenden Antheil der Fahrbetriebsmittel.

[25]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft beigestellt.

[26]) Ausserdem sind im Betriebe der Österr. Nordwestbahn: Die im Eigenthume des Staates befindlichen Linien Časlau—Zawratetz-Třemosnitz, Skowic—Wrdy-Bučic und Časlau—Močowitz, ferner die Localbahnen Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz-Kwasnay, Deutschbrod-Humpoletz, Grosspriesen-Wernstadt-Auscha und die Kuttenberger Localbahn.

[27]) Hierunter 6 Personenwagen mit Postcoupé.

[28]) Ueberdies steht im Betriebe der Österr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Localbahn Swoleňoves-Smečna.

[29]) Darunter 10 Personenwagen III. Classe mit Gepäcksraum.

[30]) Hat keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn beigestellt.

[31]) Die eingestellten Daten betreffen nur den auf die österreichischen Linien entfallenden Antheil der Fahrbetriebsmittel. Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehen noch: die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn Matzleinsdorf—Hetzgasse sammt Flügel zum Hauptzollamte, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg, endlich die Steiermärkischen Landesbahnen: Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis, Kapfenberg—Au-Seewiesen, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf—Stainz.

[32]) Hierunter 12 mit Schlafeinrichtungen ausgerüstete Wagen.

[33]) Darunter 9 Personenwagen der II. und 4 der III. Classe.

[34]) Nebstdem sind im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Die im Eigenthume des Staates befindliche Linie Königshan—Schatzlar und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf.

[35]) Davon 1 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[36]) Personenwagen der II./III. Classe.

[37]) Gepäckswagen mit Postcoupé.

[38]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von der den Betrieb führenden Österr. Nordwestbahn beigestellt.

[39]) Hierunter 3 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[40]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Österr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beigestellt.

[41]) Im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn.

[42]) Davon 2 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 3 der III. Classe.

[43]) Darunter 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 9 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 29 der III. Classe.

[44]) Hierunter 11 Personenwagen der II./III. und 13 der III. Classe.

[45]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft; Spurweite 0·760 m;

[46]) Darunter 4 Personenwagen der I./III. und 4 der III. Classe.

[47]) Hievon 2 Personenwagen der I./III. und 2 der III. Classe.

[48]) Hierunter 8 Personenwagen der I./II. und 10 der II. Classe.

[49]) Spurweite 1 m.

[50]) Hierunter 1 Personenwagen mit Gepäcksraum.

[51]) Im Eigenthume und Betriebe der Salzkammergut-Localbahn; Spurweite 1 m;

[52]) Davon 1 Personenwagen der I./II. und 5 der II. Classe.

[53]) Personenwagen I./II./III. Classe.

[54]) Darunter 1 Salonwagen, 49 Personenwagen I./II. (wovon 5 mit Gepäckscoupé) und 53 der II. Classe (wovon 3 mit Gepäckscoupé).

[55]) Verschiedene Wagenclassen bestehen nicht.

[56]) Darunter 3 Personenwagen der I./II., 5 der II./III. und 7 der III. Classe (hievon 3 Wagen mit Gepäcksraum).

[57]) Hierunter 1 Salonwagen, 13 Personenwagen der II./III. und 21 der III. Classe.

[58]) Davon 8 Personenwagen der I./II. und 6 der II. Classe.

[59]) Darunter 12 Motorwagen und 18 Anhängewagen.

[60]) Motorwagen.

[61]) Hievon 6 Motorwagen und 4 Anhängewagen.

[62]) Davon 8 Motorwagen und 7 Anhängewagen.

[63]) Hierunter 12 Motorwagen (davon 1 Accumulatorenwagen) und 5 Beiwagen.

[64]) Hierunter 8 Motorwagen und 6 Anhängewagen.

[65]) Darunter 1 Leichentransportwagen.

[66]) Restaurationswagen.

[67]) Arbeiterwagen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung und Umgestaltung der Wartehalle in der Haltestelle Woikowitz-Bukowitz.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Vergrösserung der Wartehalle in der Haltestelle Woikowitz-Bukowitz der Linie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 13.868/IV.]

Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz. (Bauconsensertheilung für die Vergrösserung der Bahnhofanlage in Schönbrunn.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Bahnhofanlage der Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz in Schönbrunn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.779/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Stationsnamensänderung.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Iglau—Ražice gelegenen Station Wolframs wird vom 1. October 1897 an in „Wolframs-Cejl" abgeändert. [E.-M.-Z. 14.195/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

15. September: Der Gesammtverkehr in der Strecke Lambach—Stadl-Paura der Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof wurde mit Zug 2517 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Project eines sich in allen Budapester Stadtbezirken verzweigenden schmalspurigen Strassenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe. (Trassenbestimmung.) Die Vereinigte Elektricitäts-Actiengesellschaft ist beim Handelsminister um die Bewilligung zum Baue und Betriebe eines circa 36 km langen schmalspurigen Strassenbahnnetzes im Bereiche der zu beiden Seiten der Donau gelegenen Stadtbezirke Budapests eingeschritten. Der Zweck dieses Netzes ist die Herstellung der kürzesten Verbindungen zwischen einzelnen Punkten der Hauptlinien der bestehenden Strassenbahnen, und wurde die Schmalspur deshalb gewählt, um diesen Zweck durch Befahrung auch enger Strassenzüge erreichen zu können, deren Erweiterung für normalspurige Bahnanlagen mit bedeutenden Kosten verbunden wäre. Vom Centralpunkte beim Nationaltheater ausgehend, sind zwei radiale Hauptlinien projectirt, deren eine, nach Uebersetzung der Donau über die zu erbauende Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) und die Ofner Stadtbezirke durchschneidend, mit Berührung des Südbahnhofes bis zum Bahnhofe der Zahnradbahn auf den Svábhegy (Schwabenberg), und die zweite mit Berührung des Ostbahnhofes der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis ins Herz des Városliget (Stadtwäldchen) führen wird, welche beide durch eine die donaulinksuferseitigen Stadtbezirke (Pest) umkreisende Hauptlinie als Ringbahn verbunden werden sollen. Von den Hauptlinien sowohl als von der Ringbahn aus ist eine Anzahl von Nebenlinien als Anschlusslinien an verschiedene Punkte der Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, der Stadtbahn-Gesellschaft und der Vororte-Tramway, sowie zur wechselseitigen Verbindung der einzelnen Bahnhöfe geplant. Diese Linien sollen sowohl den Hauptlinien als Saugadern, als auch zur Entlastung derselben von einem zu gewissen Tagesstunden, sowie an Sonn- und Feiertagen kaum mehr zu bewältigenden Andrange dienen, schliesslich die von den gegenwärtigen Linien weiter entlegenen Stadttheile in das allgemeine Verkehrsnetz einbeziehen.

Projectirte Strassenbahn von Budapest - Népliget (Volkswäldchen) nach Erzsébetfalva. (Ministerielle Verweigerung der politisch-administrativen Begehung.) Die von den Projectanten angesuchte Bewilligung zur administrativen Begehung der geplanten Trasse für eine elektrische Bahn Népliget — Kispest — Kossuthfalva — Erzsébetfalva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87, Vorconcession Post 4) wurde vom Handelsminister verweigert mit dem Hinweis darauf, dass der Bau dieser Bahn nur mit Schädigung der Budapest-Szt. Lörinczer Localbahn erfolgen könnte, und weil sich letztere Bahngesellschaft bereits sowohl mit der Frage der Legung des zweiten Geleises und Umgestaltung auf elektrischen Betrieb, als auch mit dem Ausbau der Flügellinie nach Erzsébetfalva ernstlich beschäftigt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29, Vorconcession Post 2, und Nr. 101).

Localbahn Szegzárd-Báttaszék. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 28. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Halászy des königl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Szegzárd-Báttaszék (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1896) mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Szegzárd, Öcseny, Décs, Pilis-Berek und Báttaszék statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Betriebseinrichtung dieser die beiden als Sackbahnen endigenden Linien Sárbogárd—Szegzárd und Dombovár — Báttaszék in radialer Richtung verbindenden Localbahn als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes, welcher von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Betriebsleitung Zágráb [Agram]) übernommen wurde. Durch den Ausbau der Linie Szegzárd—Báttaszék ist im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Gebiete Ungarns von Uj-Szöny aus via Székesfehérvár—Sárbogárd— Szegzárd—Báttaszék eine von Sárbogárd an parallel zur Donau führende Linie geschaffen worden, welche durch den Ausbau der projectirten Linie Báttaszék—Mohács die Donau-Umschlagplätze Uj-Szöny und Mohács, ferner durch deren Fortsetzung bis Baranya-Monostor und durch Vermittlung der Theilstrecke Baranya - Monostor—Eszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45, Vorconcession Post 1 a, b) bei Eszék auch das schiffbare Endstück der Drau gleichfalls in radialer Richtung verbinden wird. Nach Ausbau der Donaubrücke zwischen Báttaszék und Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69) wird diese gesammte Linie durch Vermittlung der projectirten Linie Báttaszék—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3) mit dem donaulinksuferseitigen Betriebsnetze verbunden werden.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Fortschritte der Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen.) Auf der im Bereiche der ins Extravillan führenden Linie vom östlichen Centralnetze der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft abzweigenden und bis Zugló führenden, bisher mit Pferdekraft betriebenen Flügelbahn ist die Umgestaltung auf elektrischen Betrieb (Hochleitung) bereits soweit vorgeschritten, dass dieser im Laufe des diesjährigen Herbstes aufgenommen werden wird. Nachdem diese Linie mehrfachen Kreuzungen sowohl mit der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen, als auch mit überaus frequentirten Landstrassen begegnet, hat der kgl. ungar. Handelsminister angeordnet, dass die Strassenbahnlinie nach dem Zugló bei der Kreuzung derselben mit dem Czegléder Schienenstrange der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit einer Ueberbrückung für Fussgeher versehen werde. Die Pläne für die durch die Strassenbahn-Gesellschaft herzustellende Wegübersetzung wurden durch die Direction der Staatsbahnen angefertigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Szatmár.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Erweiterung, bezw. den Umbau der den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr entsprechenden Station Szatmár der Hauptlinie Debreczen — Királyháza—Marmaros-Sziget — Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Szatmár-Nagybánya mit einem Kostenaufwande von 200.000 Gulden angeordnet. Die Communalverwaltung der Stadt Szatmár erklärte sich bereit, die zu dieser Erweiterung benöthigten Grundstücke unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

— (Einrichtung von Haltestellen als Stationen für den allgemeinen Verkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die im Bereiche der neuerbauten Localbahn Szegzárd-Báttaszék (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1896) gelegenen Haltestellen Öcseny und Pilis-Berek als Stationen für den Gesammtverkehr eingerichtet wurden.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Szemes für den gesammten Transportdienst.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die an der Plattenseestrecke der gesellschaftlichen Linie

Budapest—Kanizsa—Pragerhof gelegene bisherige Haltestelle Szemes für den gesammten Transportdienst und auch für Auf- und Abgabe von Klauenthieren eröffnet wurde. Diese Station besitzt keine Stirnverladerampe, und werden dort Güter, deren Manipulation eine solche unbedingt erfordert, weder zur Aufgabe noch zur Abgabe zugelassen.

Ausland.

Russland. (Umbenennung der Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft in Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft.) Laut Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereines russischer Eisenbahn-Verwaltungen für den internationalen Verkehr in St. Petersburg ist der Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Baue einer Bahn von Moskau bis Windau, sowie einer Zweigbahn von der beim Flecken Sokolniki zu erbauenden Station der Moskau-Windauer Bahn bis zur Station Dno der Strecke Bologoje-Pskow der Rybinsker Eisenbahn und von der Station Sawelino der Strecke Rybinsk—Bologoje bis zur Stadt Krasny cholm ertheilt worden, und hat die genannte Gesellschaft die Benennung „Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft“ erhalten. Der Verwaltungsrath der erwähnten Eisenbahn-Gesellschaft befindet sich in St. Petersburg, Demidow pezenlok Nr. 1. Sämmtliche die frühere Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft betreffenden Schriftstücke, sowie auch die derselben gegenwärtig und in Zukunft zustehenden Geldsummen sind an den oben genannten Verwaltungsrath zu adressiren. In allen die Betriebs-Directionen der Rybinsk-Bologojer und Nowgoroder Eisenbahn betreffenden Angelegenheiten ist sich dagegen wie früher an die genannten Betriebs-Directionen in Rybinsk und Nowgorod zu wenden. [E.-M.-Z. 13.596/I.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die bestehenden Postschiffahrten auf der Donaustrecke Passau—Linz—Wien heuer wie folgt geschlossen:

Passau—Linz: Letzte Fahrt in beiden Richtungen am 20. September.

Wien (Praterquai) — Linz: Letzte Bergfahrt von Wien (Praterquai) am 27. September und letzte Thalfahrt von Linz am 29. September.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien—Budapest werden bis auf Weiteres fahrplanmässig fortgesetzt.

Die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz laut Sommerfahrplan werden mit 19. September geschlossen. Es findet demnach am 19. September noch um 4 Uhr 30 Minuten Früh die Thalfahrt von Passau nach Linz, ebenso um 1 Uhr Nachmittags die Bergfahrt von Linz nach Passau statt.

Ab 20. September findet laut Herbst-Localfahrplan der Strecke Engelhartszell—Linz—Grein die erste Bergfahrt von Grein (6 Uhr Früh) nach Engelhartszell statt. Erste Thalfahrt von Engelhartszell nach Linz—Grein am 21. September.

Die Localschiffahrten laut Sommerfahrplan auf der Strecke Melk—Stein—Krems schliessen mit letzten Fahrten am 20. September, wobei die Nachtfahrt von Krems um 7 Uhr 45 Minuten Abends nur bis Spitz erfolgt. Ab 21. September tritt auf der Localstrecke Melk—Spitz—Stein — Krems mit der Frühfahrt (7 Uhr 10 Minuten) von Spitz nach Krems der Herbstfahrplan in Giltigkeit.

Wien—Pressburger Personenfahrten:

Abfahrt von Wien (Weissgärber) nach Pressburg täglich um 4 Uhr Nachmittags (letzte Thalfahrt am 9. October);

Abfahrt von Pressburg nach Wien täglich um 6 Uhr Früh (letzte Bergfahrt am 10. October).

— (Fahrplan für die Localschiffsstrecke Melk—Stein—Spitz—Krems, giltig ab 21. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1897.) Ab 21. September fährt täglich, mit Ausnahme von Freitag, das Localschiff ab Spitz nach Krems um 7 Uhr 10 Minuten Früh, ab Melk nach Krems um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, ab Krems nach Spitz um 6 Uhr Abends.

— (Fahrplan für die Schiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein, giltig vom 20. September 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1897.) Ab 20. September tritt für die Localschiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein nachstehender neuer Fahrplan in Kraft:

Ab Engelhartszell wird jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh ein Schiff nach Grein abgehen. Erste Fahrt ab Engelhartszell am 21. September. Die Ankunft in Grein erfolgt um 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags. Die Abfahrt ab Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr Früh, die Ankunft in Engelhartszell um 7 Uhr 40 Minuten Abends.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Schiffstation Csongrádi-Szölök.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass auf der Strecke zwischen Csongrád und Szolnok nächst der unteren Einmündung des Theiss-Durchstiches Nr. 83 mit der Benennung Csongrádi-Szölök am 1. September eine Kahnstation eröffnet wurde. Im Verkehre dieser Kahnstation mit Csongrád werden tarifarisch die kleinsten Gebühren und im Verkehre mit den übrigen Stationen der Strecke Szolnok—Csongrád die für die Station Csongrád giltigen Gebühren eingehoben.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Constituirende Generalversammlung.) Am 6. September wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Stramberg-Wernsdorf abgehalten. Es waren sämmtliche Actienzeichner anwesend, welche das gesammte Actiencapital von fl. 520.000 mit 130 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Josef Freiherr von Beess-Chrostin. Nach Constatirung der ordnungsmässigen Einberufung der Generalversammlung wurde Carl Freiherr von Offermann zum Vorsitzenden gewählt. Weiters wurde der Beschluss gefasst, dass die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen seien, sowie dass die neu constituirte Gesellschaft in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin eintrete. Hierauf wurde der Nachweis über die statutengemäss erfolgte Einzahlung des Actiencapitals erbracht und der Vertrag betreffend die Erwerbung der Localbahn Stramberg-Wernsdorf genehmigt. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden sohin einstimmig gewählt: Wilhelm von Lindheim, Carl Freiherr von Offermann, kaiserl. Rath Wilhelm Rauscher, Director Carl Ströhler, Director Hermann Arnold und Oberingenieur Josef Saliger. Zu Mitgliedern des Revisionsausschusses wurden berufen Josef Winter und Hugo Lustig, als Ersatzmann Oberinspector Zezula. Der Werth der Anwesenheitsmarken wurde für das erste Geschäftsjahr mit fl. 10 bestimmt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Wilhelm von Lindheim zum Präsidenten und Director Ströhler zum Vicepräsidenten mit Stimmeneinhelligkeit gewählt. [E.-M.-Z. 14.006/I.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate August 1897.

Artikel	Lager am 1. August	Eingang	Ausgang	Lager am 31. August
	Metercentner			
Weizen	106	1716	1581	241
Roggen	192	—	—	192
Gerste	695	—	104	591
Hafer	2190	202	437	1955
Malz	1127	251	506	872
Mais	1179	—	71	1108
Diverse	2240	1130	1465	1905
Total	7729	3299	4164	6864

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 4.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4, enthaltend einen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, dann leeren, gebrauchten Säcken in jedem Gewichte, im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der Station Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der in Schlesien, Mähren, Böhmen und Niederösterreich gelegenen Eisenbahnen andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Juni 1893 giltige Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 2 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. September 1897. [685]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Einführug des Nachtrages V zum Tarife Theil II, Heft 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1897 gelangt der vorerwähnte Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen in den Sätzen des allgemeinen Classentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 2 B, 3 A, 7, 15, 16 und 17;
2. neue Sätze für den Ausnahmetarif Nr. 22 (Fensterglas und geschliffene Glastafeln); neue Sätze für den Ausnahmetarif Nr. 32 (Schiefer) und neue Sätze für den Ausnahmetarif Nr. 42 (Hopfen);
3. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 43 (Oelfässer, gebrauchte, leere, auch zerlegte);
4. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 44 (Erdgrün);
5. Aufnahme von neuen Stationen in den Verbandstarif;
6. Anderweitige Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis inclusive 15. November 1897 giltig.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Endverwaltungen zum Preise von 10 Hellern = 10 Pfennigen für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. September 1897. [686]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 4.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande vom 1. December 1893 bestehenden Tarifhefte 4 des Theiles II der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes und der Nachträge I und II;
II. Anderweitige Abgrenzung der Directionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a. M. und Köln;
III. Schliessung der Station Köln-Thürmchen;
IV. Einbeziehung der Station Budapest-Angyalföld in den Tarif;
V. Einbeziehung der Station Pozsony-dynamitgyár in den Tarif;
VI. Einbeziehung der Station Remscheid-Bliedinghausen in den Tarif;
VII. Einbeziehung der Station Köln-Bonnthor in den Tarif;
VIII. Einbeziehung von Stationen in den Classenguttarif;
IX. Einbeziehung der Station Nagy-Szt.-Miklós in den Ausnahmetarif 7 (Eier etc.);
X. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 12 (Eisen etc.);
XI. neuen Ausnahmetarif 17 (Dachschiefer);
XII. Einbeziehung der Station Nagy-Káta in den Ausnahmetarif 20 (Weintrauben etc. als Eilgut);
XIII. Einbeziehung der Station Nagy-Szt.-Miklós in den Ausnahmetarif 22 (frisches Obst etc. als Wagenladungsgut);
XIV. neuen Ausnahmetarif 29 (Benzin);
XV. neuen Ausnahmetarif 30 (Möbel aus gebogenem Holz);
XVI. Berichtigungen;
XVII. Aenderung von Stationsnamen.

Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen, welche durch diesen Nachtrag herbeigeführt werden, treten jedoch erst am 15. November 1897 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von 20 Pfennigen oder 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1897. [687]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen.

Nachtrag I zum Localgütertarife, Theil II.

Mit 15. September 1897, und soweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. October 1897, tritt der Nachtrag I zum Localgütertarife, Theil II, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufhebung der Einheitssätze für Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Eilgut, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 50 Hellern bei der Direction erhältlich.

Sarajevo, am 11. September 1897. [688]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. October 1897 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	406
Prag—Bodenbach	403
Bodenbach—Aussig	404
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413
Prag—Kralup	407, 409
Kralup—Prag	424
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhm.-Trübau	308
Böhm.-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 114 *)
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 113 *)
Wien—Stadlau	123 *)
Stadlau—Wien	121 *)
Stadlau—Wien	122 **)
Wien—Marchegg	103
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

*) Nur bis inclusive 14. October 1897
**) Vom 15. October 1897 ab nur an Wochentagen

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im September 1897. [689]

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachungen im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 19. August 1897, fortlaufende Nr. 599, bezw. Nr. 97 vom 21. August 1897, fortl. Nr. 606, wird zur Kenntniss gebracht, dass die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide), 5 e (Mais) und 6 (leere Säcke) für den Verkehr mit Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker, Bács-Bodroger, Puszta Tenyö—Kún-Szt.-Márton- und Kún-Szt.-Márton-Szenteser Localbahnen erst mit 1. November 1897 ausser Kraft treten.

Wien, am 14. September 1897. [690]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Druckfehler-Berichtigung.

Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 85 vom 24. Juli 1897, Seite 1527 sub [512] erlassene Kundmachung wird bemerkt, dass es in dem vom 1. September 1897 ab giltigen Nachtrage IV zu dem oben bezeichneten Verbandstarife auf Seite 40 unter 44 nicht Zwickau St.E.G., sondern Zwittau St. E. G. heissen muss.

Wien, am 14. September 1897. [691]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II des gesellschaftlichen Localgütertarifes vom 1. März 1897.

Mit dem Eröffnungstage der Station Mešno-Lipnic† gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. März 1897 giltigen Gebührentarife, Theil II, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Frachtsätze von oder nach der für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen eröffneten Station Mešno-Lipnic†.

II. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei der Direction, I. Hegelgasse Nr. 6, käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. September 1897. [692]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neuausgabe der Ausnahmetarife für Getreide, Theil III, Heft 1 und 2.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1897 werden die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie gebrauchte, leer zurück- oder zur Füllung gehende Getreide- und Mehlsäcke, Theil III, Heft Nr. 1 und 2, vom 1. August 1894 aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt, welche neben Ermässigungen auch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich bringen.

In die neuen Tarife sind mehrere bisherige sowohl deutsche als auch österreichische und ungarische Verbandsstationen mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht mehr aufgenommen worden.

Der Preis der neuen Tarife, welche ab 15. October 1897 bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen, sowie bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu beziehen sein werden, beträgt für Theil III, Heft Nr. 1 0·70 Mk. = 0·80 Kronen, für Theil III, Heft Nr. 2 2 Mk. = 2·50 Kronen für das Stück.

Wien, am 15. September 1897. [693]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. — Königl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Aenderung von Fahrpreisen.

In Folge Aenderung des Fahrplanes auf der Linie Graz—Fehring werden mit 1. October 1897 die im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits bestehenden directen Schnellzugspreise aufgehoben und treten hiefür nachstehende combinirte Fahrpreise in Kraft:

Nach oder von	Von oder nach									
	Fehring		Feldbach		Gleisdorf		Graz S.B.		Graz S.B.	
	Combinirt: Graz—Fehring Personenzug, sonst Schnellzug									
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
	Gulden österreichischer Währung									
St. Gotthard	1·15	0·75	.	.	.	.	.	.	Für ausser Dienst reisende Militärpersonen	
Rátót	.	.	.	.	4·55	2·90	.	.		
Czákány	.		1·55	0·95	.	.	3 45	2·10		
Körmend	1·90	1·25	2·25	1·45	.	.	4 20	2·60		
Szombathely	3·40	2·25	3·75	2·45	4·55	2·90	5·70	3·60		
Sárvár	4·90	3·25	.	.	.	.	7·20	4·60		
Kis-Czell	5·65	3·75	6·00	3·95	6·80	4·40	7·95	5·10		
Vaszar	7·15	4·75	7·50	4 95	.	.	9·45	6·10		
Veszprém	9·40	6·25	9·75	6·45	.	.	11·70	7·60		
Var-Palota	10·90	7·25	.	.	.	.	.	.		
Budapest	12·40	8·25	12·75	8·45	13·55	8·90	14·70	9·60	9·60	5·90

Wien, am 14. September 1897. [694]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno tritt der Gebührentarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Localbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn um den Preis von 60 Heller bezogen werden.

Prag, am 14. September 1897. [695]

Die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages XI zum Localgütertarife.

Am 1. October 1897 tritt zu dem vom 1. Jänner 1890 auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen Localgütertarif (Theil II) der Nachtrag XI in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr;
2. Aufhebung der Gebühren für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut;
3. Aufhebung des Frachtsatzes von Oderberg nach Trzynietz in den Ausnahmesätzen „2“ des Ausnahmetarifes I (Kohle etc.);
4. Aenderung des Ausnahmetarifes V (Eisen etc.);
5. Aufhebung des Ausnahmetarifes XIV (Möbelwagen).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valerie-Gasse 11) erhältlich.

Budapest, am 14. September 1897. [696]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Preussische Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. November 1897 gelangt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der kgl. Preussischen Staatsbahnen über Oderberg, Dzieditz, Oswięcim und Myslowitz an Stelle des bestehenden Tarifes vom 1. April 1893 ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare des letzteren sind bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 1 Krone und 50 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 15. September 1897. [697]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag VIII.) Am 1. September ist zu diesem Tarife der Nachtrag VIII erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. September in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Rinderschau in Graz, 1897. (Transportbegünstigung.) Die Ausstellungsthiere (Zucht- und Mastvieh) der Rinderschau in Graz, welche in der Zeit vom 8. bis 11. October veranstaltet wird, werden sowohl bei dem Hintransport, als auch bei dem Rücktransport an die Aussteller auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Localbahnen Fürstenfeld-Hartberg (Neudau) und Fehring-Fürstenfeld zu den im Tarif-Theil I, Abschnitt C, unter IX/g vorgesehenen Tarifbestimmungen abgefertigt, wobei noch als Bedingung gilt, dass die Rücksendung spätestens am 11. November 1897 zu bewirken ist.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung von Güternebenstellen in Lopuszna, Dorna Watra, Jakobeni und Solka [k. k. Staatsbahn-Directionsbezirk Stanislau.]) Am 8. Juli 1897 wurden im Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a. S., Kimpolung und Radautz Güternebenstellen errichtet, und zwar in Lopuszna (nur während der Saison, d. i. vom 1. Juli bis 31. August, geöffnet) für die Bedienung der Strecke (Berhometh a. S.) Meżebrody—Lopuszna, in Dorna Watra für die Relation Kimpolung—Dorna Watra, in Jakobeni für die Relation Kimpolung—Jakobeni und in Solka für die Relation Radautz—Solka.

Diese Güternebenstellen werden abzusendende Stückgüter über mündliches oder schriftliches Verlangen der Parteien aus der Behausung abholen und nach der zugehörigen Eisenbahnstation befördern, ankommende Güter hingegen ohne vorhergegangene Aufforderung von der Eisenbahnstation übernehmen und den in ihrem Rollbezirke wohnenden Empfängern in deren Behausung zustellen lassen.

Die Avisirung der im Rollbezirke wohnenden Empfänger von der Ankunft der für sie bestimmten Güter wird daher künftighin ohne deren specielles Ersuchen Seitens der Eisenbahn nicht mehr erfolgen.

Ausserhalb des Bezirkes der Nebenstellen wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen bei der zugehörigen Eisenbahnstation schriftlich stellen, Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle ausgefolgt.

Hinsichtlich der Auf- und Abgabe der Güter in den Ortschaften am Sitze der Nebenstelle ist letztere einer Eisenbahn-Güterexpedition gleichgestellt, und finden hiebei die Bestimmungen des Betriebsreglements volle Anwendung.

Von der An- und Abfuhr, bezw. Auf- und Abgabe bei den Güternebenstellen sind ausgeschlossen:

a) diejenigen Stückgüter, hinsichtlich welcher Versender oder Empfänger sich mittelst einer schriftlichen (gestempelten), bei der in Betracht kommenden Eisenbahnstation einzureichenden Erklärung für den speciellen Fall oder ein für alle Mal die Vermittlung der Güternebenstelle verbeten haben;
b) Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 750 kg, oder in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form;
c) Güter, welche in Gemässheit des § 50 des Betriebsreglements von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen sind, sowie Güter, welche sich ihrer Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignen;
d) lebende Thiere.

Die Amtsstunden der Güternebenstellen sind:
an Werktagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags und
von 3 bis 6 Uhr Nachmittags,
an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 11 Uhr Vormittags.

Die Abholung und Bestellung der Güter findet in den Güternebenstellen Dorna Watra, Jakobeni und Solka täglich, in Lopuszna hingegen viermal wöchentlich, d. i. Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag je einmal, und zwar in der Regel zwischen 12 Uhr Mittags und 5 Uhr Nachmittags statt.

Die Zuschlagsfristen betragen:

1. für Dorna Watra und Jakobeni . . . . . . 36 Stunden
2. für Solka und Lopusna . . . . 24 „
3. für Güter, welche in Berhometh a. S. für Lopuszna:
   a) Dienstag Abends, Mittwoch, Sonnabend und Sonntag anlangen . . . . 48 „
   b) Freitag Abends anlangen . . . . . . 72 „

— (Errichtung von Güternebenstellen in Gleichenberg und Veldes [k. k. Staatsbahn-Directionsbezirk Villach].) Ab 15. Juli 1897 wurden in Gleichenberg — zum Verkehrsbereiche der Station Feldbach gehörig — und in Veldes — zum Verkehrsbereiche der Station Lees-Veldes gehörig — Güternebenstellen errichtet.

Diese Güternebenstellen dienen zur Annahme und Ablieferung von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgütern, deren An- und Abfuhr zur, bezw. von der zugehörigen Station durch bahnseitige Rollfuhrwerke besorgt wird. Die Güternebenstellen stehen in Bezug auf den Abschluss und die Erfüllung des Eisenbahn-Frachtvertrages anderen Güterabfertigungsstellen gleich.

Ausgeschlossen von der An- und Abfuhr sind:

a) diejenigen Stückgüter, deren An- oder Abfuhr die Versender, bezw. Empfänger selbst besorgen wollen;
b) Stückgut im Einzelgewichte für Gleichenberg von mehr als 750 kg, für Veldes von mehr als 1000 kg, oder Stückgut in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form;
c) Gut, welches von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen ist, sowie Gut, welches sich seiner Natur nach zur Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignet;
d) lebende Thiere, ausgenommen einzelne Sendungen von kleinen Thieren in Käfigen, Kisten u. dgl.

Die An- und Abfuhr erfolgt für Gleichenberg in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September täglich einmal, in der Zeit vom 1. October bis 30. April an jedem Montag und Donnerstag, und wenn auf einen dieser Tage ein Feiertag fällt, am nächsten Tage; für Veldes in der Zeit vom 15. Juni bis 30. September an Werktagen täglich zweimal, an Sonn- und Feiertagen einmal, in der Zeit vom 1. October bis 14. Juni täglich einmal, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Es wurden folgende Zuschlagsfristen zu den für die Station Feldbach, bezw. Lees-Veldes bestehenden Lieferfristen festgesetzt:

1. für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September für Güter, welche nach 1 Uhr Nachmittags in Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg anlangen, 1 Tag, und für die Zeit vom 1. October bis 30. April für Güter, welche in Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg

a) Montag oder Donnerstag nach 1 Uhr Nachmittags anlangen, 3 Tage;
b) Dienstag oder Freitag anlangen, 2 Tage;
c) Mittwoch oder Sonnabend anlangen, 1 Tag;

2. Für die Zeit vom 1. October bis 14. Juni für solche Güter, welche nach 3 Uhr Nachmittags auf der Station Lees-Veldes für den Rollbezirk Veldes anlangen, 1 Tag.

Ausland.

Deutsches Reich. (Frachtermässigungen für Sendungen nach dem schlesischen Ueberschwemmungsgebiete.) Bis zum Ablauf dieses Jahres wird für diejenigen Materialien in Wagenladungen von 5 und 10 t, welche zur Wiederherstellung der durch das diesjährige Hochwasser in der Provinz Schlesien beschädigten Gebäude oder Anlagen bestimmt sind, auf den Preussischen Staatsbahnen ein Frachtnachlass von 50 pCt. der regelmässigen Fracht gewährt. Die Frachtermässigung tritt im Rückvergütungswege ein, wenn spätestens bis zum 1. Jänner 1898 unter Vorlage des Original-Frachtbriefes durch eine Bescheinigung des Kreislandrathes oder des betreffenden Gemeindevorstehers der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau der Nachweis erbracht wird, dass die beförderten Sendungen zur Wiederherstellung der durch die Hochwasserfluthen zerstörten oder beschädigten Gebäude unter Beachtung der Anweisungen der Kreisbehörde Verwendung gefunden haben.

— (Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Ueberschwemmten in Schlesien, Sachsen und Württemberg.) Freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidern, Decken, Betten und Hausgeräthen u. s. w., die zur Unterstützung der durch Ueberfluthungen und Hagelschlag betroffenen Bevölkerung in Schlesien und den Königreichen Sachsen und Württemberg bestimmt und von Privatpersonen, Unterstützungscomités oder staatlichen und Communalbehörden an die mit der Vertheilung der Liebesgaben betrauten Comités oder Behörden gerichtet sind, werden auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn bis zum 31. October 1897 frachtfrei befördert. Für die Provinz Schlesien findet die Vertheilung von dem Vorstande des schlesischen Provinzialverbandes des Vaterländischen Frauenvereines zu Breslau, sowie von den Zweigvereinen desselben in den Kreisstädten der Provinz Schlesien, für das Königreich Württemberg von der Centralabtheilung des Wohlthätigkeitsvereines in Stuttgart, sowie den Bezirkshilfscomités und Oberämtern in Oehringen, Heilbronn, Gerabronn, Neckarsulm, Brackenheim, Weinsberg und Künzelsau, im Königreich Sachsen von dem unter dem Vorsitze des Oberbürgermeisters Beutler in Dresden gebildeten Ortsausschuss statt.

— (Erweiterung des Rohstofftarifes.) Mit Geltung vom 1. September wurde in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Südostpreussischen Gütertarifes unter neuer Ziffer aufgenommen: „5. Torfstreu und Torfmull.“ Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1646	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter des Specialtarifes 1	Sokolnitz	Kanitz-Eibenschitz Kromau Mislitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 44·2 52·2 64·2		Im Kartirungswege		
1647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Classe C (Pos. 8—57 der Güterclassification im Tarife Theil I	Wostroměř Hořitz	Budapest- {dunaparti tehér-pályaudvár, Ferenczváros, Józsefváros, Kitérö, nyugoti-pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld}	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897	Heller 210 224	169·4 169·4	40·6 54·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Gepresste Watte	Austerlitz	Budapest- {Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, nyugoti pályaudvar, Lipótváros, fővárosi közraktárak} Czegled Csaba Debreczin	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 415 533 705 739	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief finden die nebenstehenden Frachtsätze keine Anwendung
1649	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	a) Bükszad-Bálványos, b) Szent-Simon, c) Csikszereda	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife		a) 269 Heller b) 273 Heller c) 275 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1650	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Maschinen und Maschinentheile	Bodenbach (St.E.G.)	Braunau (St. E. G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Verschieden		234·0		Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden und spätestens bis Ende März 1898 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Braunau tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer neuen Appreturanstalt in Braunau bestimmt sind und dem obbenannten Zwecke auch zugeführt wurden	Das Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
						In Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				120·0				
						In Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				108·0				
			Eisenconstructionstheile der Pos. E—6 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Stefanau		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localtarif	138·6	97·0	41·6			
1651	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Thon der Pos. T—12 a des Tarif-Theiles I	Preschen	Nussdorf transit	Aufgabe in gedeckt gebauten Specialwagen. Frachtzahlung für das Ladegewicht, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Liesing (Südb.) aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	142 Heller	106 Heller	36 Heller	Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W. Noten					
1652	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Wenzeslausgrube	Lissa	Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889, bezw. Nachtrag VIII hiezu	47·9 *)	41·5	6·4	Im Kartirungswege		*) Inclusive Courskürzung
				Rubengrube					46·8 *)	40·4	6·4			
				Neurode					46·5 *)	40·1	6·4			
				Möhlten					46·3 *)	39·9	6·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1653	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter der Classe C, der Specialtarife 2 u. 3, des Ausnahmetarifes I in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die genannten Güterclassen giltigen Tarifbestimmungen	Kojetein	Tobitschau Loboditz bezw. vice versa	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; bei den Zuckerrüben- und Rübenschnitze-Sendungen nebst dem tarifmässigen Aufladen auch Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien	Vom 1. October 1897 bis 30. September 1898	Localtarife (für die Hauptbahn vom 1. Jänner 1897, für die Localbahn vom 1. Juni 1888)	7·9 kr. = 15·8 h 6·7 kr. = 13·4 h	12·0 h 12·0 h	3·8 h 1·4 h	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Güter der Classe B, des Specialtarifes 1, dann Rohzucker, für alle diese Artikel bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Säcke bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau				Verschieden	14·0 h	Verschieden			
			3. Güter der Classe A, sowie Güter der unter 1 und 2 angeführten Güterclassen, für alle diese Artikel bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Emballagen der Pos. E—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau bezw. vice versa				9·5 kr. = 19·0 h	16·0 h	3·0 h			
			4. Zuckerrüben und Rübenschnitze bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kojetein Uhritschitz	Tobitschau bezw. vice versa				7·9 kr. = 15·8 h 6·7 kr. = 13·4 h	10·0 h 8·0 h	5·8 h 5·4 h			
			5. Rohzucker bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Tobitschau	Prerau loco				19·6 kr. = 39·2 h	28·0 h	11·2 h			
					Prerau transito für in der Richtung gegen Brodek, bezw. Radwanitz über Prerau hinaus gelegene Stationen				Verschieden	28·0 h rücksichtlich Tobitschau — Prerau, plus der tarifmässigen Gebühr für Prerau Bestimmungsstation, gekürzt um 8 Heller pro 100 kg	Verschieden			
			6. Grosshornvieh in Wagenladungen	Kojetein	Tobitschau bezw. vice versa				11·5 kr. = 23·0 h	17·6 h	5·4 h			
									pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens					

Besondere Bemerkungen zur Post-Nr. 1653.

Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses beförderten Güter, bei welchen diese Firma in der Richtung nach Tobitschau und Loboditz als Empfängerin und in der Richtung von Tobitschau und Loboditz als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der vorstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind.

Rücksichtlich der Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, während der Geltungsfrist des Zugeständnisses, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, wird für die Quantumsberechnung bis zu einer Anzahl von 300 Wagen jede Wagenladung mit einem Gewichte von 10.000 kg und bei Ueberschreitung von 300 Wagen jede Wagenladung über 300 mit einem Gewichte von 2000 kg in Rechnung gestellt.

Wird innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) an Gütern aller Art befördert, so wird gegen Vorlage der in der Rubrik 13 „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, etc." namhaft gemachten Documente für die laut Vorstehendem sub 1.—6. begünstigten Güter aus den bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zugestandenen ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 1 Heller pro 100 kg und für die übrigen Güter, bezüglich welcher vorstehend eine Frachtbegünstigung nicht fixirt ist, aus den **normalen** tarifmässigen Frachtsätzen eine Refactie von 1 Heller pro 100 kg vergütet. Bei Ermittlung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird bezüglich jener Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, für jede Wagenladung nur ein Gewicht von 2000 kg zugrunde gelegt, welches letztere zugleich auch für die Berechnung der Superrefactie bei diesen Transporten als Grundlage dient.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1654	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Časlau Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz	Kalkabfälle	Zawratetz-Třemošnitz	Časlau transit	Aufgabe von, bezw. [Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Verladen hat die Partei zu bewerkstelligen.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	15·5 Kreuzer ö. W.	5·2 Kreuzer ö. W.	10·3 Kreuzer ö. W.	im Kartirungswege		
									Pfennige					
1655	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen-Elektroden	Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897	a) 289 b) 255	224 *) 162 *)	65 93	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Wien I K.E.B.					a) 309 b) 275	244 *) 181 *)	65 94			
				Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				a) 284 b) 250	219 *) 157 *)	65 93			
				Wien I K.E.B.					a) 304 b) 270	239 *) 176 *)	65 94			
				Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				a) 343 b) 302	278 209	65 93			
				Wien I K.E.B.					a) 363 b) 322	298 228	65 94			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1656	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Betheiligten Verwaltungen	K o h l e	Königshan transito	Sadova-Dohalic	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	35·9 Kreuzer ö. W. Noten		Im Kartirungswege		
1657	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Coaks	Zabrze	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien vom 1. September 1897	Heller 200·4	Heller 186·4	Heller 14	Im Kartirungswege		Hiedurch gelangen die im Verordnungs-Blatte Nr. 43 vom 13. April 1897 sub Post 883 publicirten Frachtsätze zur Aufhebung
					Ischl				196·4	181·4	15			
				Zabrze Coaksanstalt	Salzburg				199·8	185·8	14			
					Ischl				195·8	180·8	15			
				Ludwigsglück	Salzburg				200·7	186·7	14			
					Ischl				196·7	181·7	15			
1658	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Bier der Pos. B—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	J a r š e - M a n n s b u r g	Laibach S.B. loco	A u f g a b e a l s F r a c h t g u t in jedem Gewichte und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Heller 34	Heller 28	Heller 6	Im Kartirungswege		In nebigen ermässigten Frachtsätzen für Laibach S.B. loco ist die im Localtarife, Theil II, der Südbahn-Gesellschaft auf Seite 22, lit. d), für die Ab-, bezw. Aufgabe in Laibach S.B. festgesetzte Manipulationsgebühr schon enthalten
					Bischoflak				44	36	8			
			Bierfässer, leere, gebrauchte, aus Position E—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laibach S.B. loco	J a r š e - M a n n s b u r g	A u f g a b e a l s F r a c h t g u t in jedem Gewichte. Diese Emballirungsartikel müssen von Biersendungen herrühren, welche von Jarše-Mannsburg nach Bischoflak, bezw. Laibach per Bahn befördert wurden. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			34	28	6			
				Bischoflak					38	36	2			
			Bierflaschen, leere, gebrauchte, aus Pos. G—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laibach S.B. loco	J a r š e - M a n n s b u r g				36	28	8			
				Bischoflak					40	36	4			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
76	Nr. 150 vom 31. December 1896.	2759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den in der nebengenannten Publication (untere Hälfte) genannten Relationen		Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 ist in der Tabelle Rubrik „von", zwölfter Absatz, zwischen die Stationen Jaroslau und Nowa grobla die Station „Surochow" einzuschalten	

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. **Wien, 21. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. September 1897, womit für den Monat October 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat October 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Rosenberg an der Moldau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues dem behördlich autorisirten Ingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Urfahr bei Linz an der Donau nach Rosenberg an der Moldau auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. September 1897. Z. 43.497.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn von Baden nach Bruck a. d. Leitha.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Victor Noback, Unternehmer für Localbahnen in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn von Baden über Oyenhausen, Unter-Waltersdorf, Seibersdorf, Mannersdorf, Sommerein und Kais. Steinbruch nach Bruck a. d. Leitha im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. August 1897. Z. 12.489/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Smichow nach Königsaal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe der königl. Hauptstadt Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Smichow über Kuchelbad nach Königsaal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. September 1897. Z. 12.852/I.

Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1896.

Post-Nr.	Bezeichnung der öffentlichen Bahnen, mit denen die Schleppbahnen in directer und indirecter Verbindung stehen	Der Schleppbahnen: Anzahl	Gesammtlänge in Kilometer	Spurweite Normalspurig, Betriebskraft Dampf: Anzahl	Länge in km	Normalspurig animalisch: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig Dampf: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig animalisch: Anzahl	Länge in km	Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1896, Zuwachs: Anzahl	Länge in km	Abfall: Anzahl	Länge in km	Anmerkung
	I. Bahnen der k. k. österr. Staatsbahnenverwaltung.															
	a) K. k. Staatsbahnen.															In die Uebersicht wurden nur jene Bahnen aufgenommen, bei welchen factisch Schleppbahnen vorkommen.
1	Arlberg-Bahn (Innsbruck—Bludenz)	1	0·161	1	0·161	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	Böhmisch-Leipa—Niemes	2	3·148	2	3·148	.	.	.	.	.	.	1	3·012	.	.	
3	Böhmisch-mährische Transversalbahn	4	0·676	4	0·676	.	.	.	.	.	.	1	0·282	.	.	
4	Böhmische Westbahn [1])	45	45·711	36	37·563	9	8·148	.	.	.	.	2	0·361	.	.	[1]) Incl. der 15·811 km langen Nürschaner Schleppbahnen.
5	Braunau-Strasswalchen	4	8·082	4	8·082	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
6	Budweis-Salnau	2	6·073	2	6·073	.	.	.	.	.	.	1	6·014	.	.	
7	Čáslau-Močowitz *)	3	0·510	3	0·510	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*) Im Betriebe der Oest. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
8	Čáslau—Zawratetz-Třemošnitz und Skovic—Vrdy-Bučic *)	5	1·467	4	0·817	.	.	.	.	1	0·650	.	.	.	.	
9	Chodau-Neudek	5	3·812	4	3·586	1	0·226	.	.	.	.	.	.	.	.	
10	Czernowitz-Nowosielitza-Reichsgrenze	1	0·414	1	0·273	.	.	.	0·141	.	.	.	.	.	.	
11	Dalmatiner Bahn	4	2·268	1	0·940	1	0·546	.	.	2	0·782	.	.	.	.	
12	Dniester-Bahn	3	1·000	3	1·000	.	.	.	.	.	.	.	0·259	.	.	
13	Donauufer-Bahn	7	7·362	6	7·055	1	0·307	.	.	.	.	.	.	1	2·560	
14	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	47	34·572	47	34·572	.	.	.	.	.	.	1	0·951	.	.	
15	Eisenerz-Vordernberg	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
16	Elbogen-Neusattl	16	6·173	15	5·535	1	0·638	.	.	.	.	.	.	.	.	
17	Erbersdorf-Würbenthal	1	0·085	.	.	.	.	.	.	1	0·085	.	.	.	.	
18	Erzherzog Albrecht-Bahn	5	2·192	5	2·192	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
19	Galizische Carl Ludwig-Bahn	26	16·533	16	12·445	7	2·046	.	.	3	2·042	.	.	.	.	
20	Galizische Transversalbahn	17	6·317	15	4·922	2	1·395	.	.	.	.	2	0·415	1	6·746	
21	Istrianer Bahn [2])	13	16·312	12	16·271	.	.	.	.	1	0·041	2	0·672	.	.	[2]) Ausserdem ein Krahngeleise in Triest, 0·562 km lang, mit 2·100 m Spurweite.
22	Jasło-Rzeszów	1	0·390	1	0·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
23	Kaiserin Elisabeth-Bahn	69	50·111	44	22·984	19	7·880	2	16·712	4	2·535	8	4·616	.	.	
24	Kaiser Franz Josef-Bahn	48	24·172	45	19·494	.	.	.	.	3	4 678	.	.	1	0·300	
25	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	3	3·078	3	2·971	.	0·107	.	.	.	.	.	0·886	.	.	
26	Königshan-Schatzlar *)	2	1·356	2	1·356	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
27	Kronprinz Rudolf-Bahn	31	13·903	22	8·566	7	2·416	.	.	2	2·921	.	0·832	.	.	
28	Laibach-Stein	3	0·736	3	0·736	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
29	Mährische Grenzbahn	7	4·138	4	2·572	3	1·566	.	.	.	.	.	.	.	.	
30	Mährisch-schlesische Centralbahn	16	4·799	11	3·401	4	1·271	.	.	1	0·127	.	.	1	0·150	
31	Mürzzuschlag-Neuberg	5	2·008	5	1·900	.	.	.	.	.	0·108	.	.	.	.	
32	Niederlindewiese-Barzdorf	2	1·292	2	1·292	.	.	.	.	.	.	2	1·292	.	.	
33	Niederöst. Staatsb. u. deren Fortsetzung	20	7·598	14	6·139	5	1·186	.	.	1	0·273	1	0·320	.	.	
34	Nusle-Modřan	2	2·250	2	2·250	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
35	Olmütz-Celechowitz	6	7·726	6	7 032	.	0·694	.	.	.	.	.	0·040	.	.	
36	Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	36	22·045	29	20·572	4	0·465	.	.	3	1·008	3	0·803	.	.	
37	Prag-Duxer Eisenbahn	35	20·820	33	18·665	1	0·155	.	.	1	2·000	.	.	.	.	
38	Rakonitz-Protivin	6	3·575	5	3·527	.	.	.	.	1	0·048	1	0·615	.	.	
39	Stanislau-Woronienka	4	1·019	4	1·019	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
40	Stryj-Beskid	8	3·931	7	3·179	1	0·752	.	.	.	.	.	.	.	.	
41	Tarnów-Leluchów	1	0·266	.	.	.	.	.	.	1	0·266	.	.	.	.	
42	Tulln-St. Pölten	1	0·554	1	0·554	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
43	Unterdrauburg-Wolfsberg	3	0·745	3	0·745	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
44	Vorarlberger Bahn	8	3·290	5	2·739	3	0·551	.	.	.	.	.	.	.	.	
45	Wiener Verbindungsbahn **)	2	0·235	2	0·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Südbahn.
	Zusammen	531	343·929	435	279·163	69	30·349	2	16·853	25	17·564	25	21·370	4	9·756	
	b) Privatbahnen.															
46	Asch-Rossbach	3	1·211	2	1·091	1	0·120	.	.	.	.	.	.	.	.	
47	Bukowinaer Localbahnen	7	1·410	5	1·043	2	0·367	.	.	.	.	.	.	.	.	
48	Dolina-Wygoda	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

49	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	7	1·520	5	1·270	2	0·250	.	.	.	.	1	0·173	.	.
50	Fehring-Fürstenfeld-Hartberg	4	1·259	1	0·603	3	0·656	.	.	.	.	.	.	.	.
51	Kolomeaer Localbahnen	9	2·191	9	2·191	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2	0·179	2	0·179	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	15	4·992	14	4·692	1	0·300	.	.	.	.	1	0·200	.	.
54	Mährische Westbahn	5	1·325	4	1·141	1	0·184	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Mösel-Hüttenberger Bahn	2	0·354	1	0·231	1	0·123	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Postelberg-Laun	1	2·226	1	2·076	.	0·150	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Potscherad-Wurzmes	3	2·177	3	2·177	.	.	.	.	.	.	.	1·325	.	.
58	Schlackenwerth-Joachimsthal	1	0·542	1	0·542	.	.	.	.	.	.	1	0·542	.	.
59	Strakonitz-Winterberg	3	0·333	3	0·333	.	.	.	.	.	.	1	0·081	.	.
60	Unterkrainer Bahnen	1	1·074	1	1·074	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Welser Localbahnen	3	0·801	3	0·801	.	.	.	.	.	.	1	0·293	.	.
62	Wotic-Selčan	1	0·080	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Zeltweg-Fohnsdorf	3	2·251	3	2·251	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	71	24·949	60	22·799	11	2·150	.	.	.	.	5	2·614	.	.
	II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.														
64	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	4	0·899	.	.	2	0·619	.	.	2	0·280	.	.	.	.
65	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	3	1·742	.	.	2	0·402	.	.	1	1·340	.	.	.	.
	Zusammen	7	2·641	.	.	4	1·021	.	.	3	1·620	.	.	.	.
	III. Privatbahnen.														
66	Achensee-Zahnradbahn[3])	1	0·335	.	.	.	.	.	.	1	0·335	.	.	.	.
67	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	82	69·163	82	69·163	.	.	.	.	.	.	3	0·782	1	0·287
68	Bozen-Meraner Bahn	5	0·597	4	0·537	.	.	.	.	1	0·060	.	.	.	.
69	Böhmische Commercialbahnen	17	14·720	14	10·823	3	3·897	.	.	.	.	.	.	.	.
70	Böhmische Nordbahn	37	40·212	28	35·867	5	2·459	1	0·970	3	0·916	1	0·168	.	.
71	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	7	3·039	7	3·039	.	.	.	.	.	.	1	0·157	.	.
72	Buschtěhrader Bahn[4])	64	97·646	60	95·869	3	0·407	1	1·370	.	.	.	.	.	.
73	Deutschbrod-Humpoletz, Localbahn	1	0·080	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Gaisbergbahn	1	0·146	1	0·146	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	Graz-Köflacher Eisenbahn	21	16·969	17	15·151	4	1·818	.	.	.	.	.	.	.	.
76	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[5])	179	181·120	121	126·556	40	40·650	10	2·951	8	10·963	16	5·848	1	0·266
77	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	11	14·300	10	13·615	1	0·685	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Kremsthalbahn-Gesellschaft	7	3·142	1	0·370	6	2·772	.	.	.	.	.	.	.	.
79	Kuttenberger Localbahn	3	1·242	2	1·141	1	0·101	.	.	.	.	.	.	.	.
80	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4	3·553	2	1·793	2	1·760	.	.	.	.	.	.	.	.
81	Mori-Arco-Riva, Localbahn[6])	1	0·129	.	.	.	.	1	0·129	.	.	.	.	.	.
82	Neutitscheiner Localbahn	3	0·931	2	0·371	1	0·560	.	.	.	.	1	0·560	.	.
83	Oesterr. Nordwestbahn	71	53·461	33	23·570	33	27·173	.	.	5	2·718	2	1·194	.	.
84	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch.	148	133·723	109	104·371	36	28·667	.	.	3	0·685	2	2·042	.	.
85	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9	5·907	4	1·907	3	3·524	.	.	2	0·476	.	.	.	.
86	Přivoz-M. Ostrau-Witkowitz	4	2·076	4	2·076	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
87	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Locb.	12	4·586	7	2·811	3	1·121	.	.	2	0·654	.	.	.	.
88	Salzburger Eisenb. und Tramway-Ges.	5	1·516	5	1·516	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Salzkammergut-Localbahn	1	0·243	1	0·243	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
90	Steiermärkische Landesbahnen[6])[7])	6	1·791	.	.	.	.	1	0·250	5	1·541	1	0·280	.	.
91	Steyrthalbahn-Gesellschaft[8])	9	2·869	.	.	.	.	2	1·043	7	1·826	.	.	.	.
92	Südbahn-Gesellschaft	76	66·765	28	15·300	37	35·105	2	9·502	9	6·858	.	.	.	.
93	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	23	16·604	7	2·046	12	7·075	1	0·195	3	7·288	1	0·141	.	.
94	Stauding-Stramberger Localbahn	7	2·843	7	2·843	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Eisenbahn Wien-Aspang	9	11·828	6	9·392	3	2·436	.	.	.	.	.	.	.	.
96	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn[9])	7	4·884	3	2·964	4	1·920	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch.	9	6·398	9	6·398	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	841	763·360	576	550·500	197	162·130	19	16·410	49	34·320	29	11·714	2	0·553
	Gesammtsumme	1450	1134·879	1071	852·462	281	195·650	21	33·263	77	53·504	59	35·698	6	10·309
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein: Zuwachs	53	25·389	41	21·063	8	3·612	.	.	4	0·718	.	.	.	.
	Abfall	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

[3]) Spurweite der Schleppbahn 0·650 m

[4]) Incl. der 49·394 km langen Kladno-Nučicer Bahn und der 4·882 km langen Erwein Nostiz'schen Schleppbahn in Rothau.

[5]) Incl. der 8·609 km langen, von Szczakowa zu den Kohlenwerken in Jaworzno führenden Montanbahn nebst 2 Schleppbahnen von zusammen 1·324 km Länge, sowie der der Witkowitzer Gewerkschaft gehörigen Werksbahn Schönbrunn—Witkowitz (7·516 km) sammt den aus derselben abzweigenden Schleppbahnen.

[6]) Spurweite 0·760 m.

[7]) Incl. der Murthalbahn.

[8]) Spurweite 0·760 m.

[9]) Die zwischen Ebenfurth und der Landesgrenze abzweigenden 2 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 1·118 km sind im Betriebe der Raab-Ebenfurther Bahn auf Kosten der k. k. Staatsbahn-Verwaltung und werden von ersterer Bahn in die statistischen Schleppbahn-Ausweise aufgenommen.

Hievon vertheilen sich

I. Bahnen der k. k. österr. Staatsbahnen-

a) K. k. Staatsbahnen

Post-Nr.	Charakter der Industrialien, zu denen die Schleppbahnen führen	Gesammt- Anzahl	Gesammt- Länge in km	Arlberg-Bahn	Böhmisch-Leipa—Niemes	Böhmisch-mährische Transversalbahn	Böhmische Westbahn	Braunau-Strasswalchen	Budweis-Salnau	Caslau-Močowitz	Caslau—Zawratetz-Třemošnitz u. Skovic—Trdy-Bučic	Chodau-Neudek	Czernowitz-Nowosielitza	Dalmatiner Bahn	Dniester-Bahn	Donauufer-Bahn	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	Eisenerz-Vordernberg	Elbogen-Neusattl	Erbersdorf-Würbenthal	Erzherzog Albrecht-Bahn	Galizische Carl Ludwig-Bahn	Galizische Transversalbahn	Istrianer Bahn	Jasło-Rzeszów	Kaiserin Elisabeth-Bahn	Kaiser Franz Josef-Bahn	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	Königshan-Schatzlar	Kronprinz Rudolf-Bahn	Laibach-Stein	Mährische Grenzbahn	Mährisch-schlesische Centralbahn	Mürzzuschlag-Neuberg	Niederlindewiese-Barzdorf	Niederösterr. Staatsbahnen und deren Fortsetzung	Nusle-Modřan	Olmütz-Celechowitz	Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn	Prag-Duxer Eisenbahn	Rakonitz-Protivin	Stanislau-Woronienka	Stryj-Beskid	Tarnow-Leluchow	Tulln-St. Pölten	Unterdrauburg-Wolfsberg	Vorarlberger Bahn	Wiener Verbindungsbahn
				Anzahl der Schleppbahnen für																																												
1	Montanwerke (Kohlen- und Petroleumgruben)	278	379·996	.	.	.	14	.	.	.	.	1	.	2	.	.	33	1	11	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	3	.	1	.	1	.	1	.	.	13	6	.	.	.	.	.	1	.	.
2	Zuckerfabriken	212	246·017	.	1	.	6	.	.	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	1	4	3	.	.	.	1	5	.	1	.	2	3	5	12	.	.	.	.	.	.	.	.
3	Hüttenwerke, Maschinenfabriken, Brücken- und Wagenbau-Anstalten	129	116·001	.	.	.	12	.	.	.	.	1	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	2	2	.	4	4	.	.	4	.	1	1	1	.	7	.	.	.	1	3		.	.	.	.	.	.
4	Imprägnirungs - Anstalten, Magazine, Holzmöbel - Fabriken, Brettsägen, Lagerstätten für Holz u. Holzwaaren	100	40·266	.	1	.	.	2	.	1	.	.	.	.	3	.	1	.	.	1	3	12	2	.	.	2	5	.	.	4	.	1	3	1	.	2	.	1	1	.	1	4	3	.	.	.	1	1
5	Lagerstätten für Kohle, Brennholz und Diverse	103	10·520	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	3	.	1	5	6	.	.	1	.	.	.	2		4	.	.	.	.	1	.	2	1	.	2	3	.
6	Kalk- und Cementwerke	72	24·172	.	.	.	5	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2	.	.	.	1	.	2	.	.	5	3	.	.	5	.	1	.	.	1	4	.	.	.	4	.	.	2	.	.	.	.	.
7	Lagerhäuser und Zollämter	38	15·853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3	1	.	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	1
8	Steinbrüche und Stein-Niederlagen	42	22·545	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	10	3	.	.	1	.	.	2	.	.	1	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.
9	Ziegeleiwerke und Chamotte-Fabriken	71	33·384	1	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	1	1	.	.	9	4	.	.	2	.	1	2		.	.	.	.	3	1	.	.	.	.	.	.	.	.
10	Spinnereien, Cellulose-, Tuch-, Jute- und Linoleum-Fabriken	40	23·745	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.
11	Landungsplätze	7	22·309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Schottergewinnungs-Plätze	14	4·261	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	7	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Bierbrauereien und Malzfabriken	43	33·968	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	1	.	.	7	3		.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.
14	Salinen und Salzmühlen	10	6·664	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Dampfmühlen, Getreidemagazine	35	13·080	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	4	3	.	.	.	1	.	1	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.
16	Glashütten	29	12·949	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.
17	Chemische Fabriken, Zündhölzchen-, Wichse- u. Theerproducten-Fabriken	31	12·705	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Oel- und Petroleum - Raffinerien und Ozo-Paraffin-Fabriken	27	12·363	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19	Gasanstalten	13	8·077	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Cokeanstalten	6	1·760	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Papier- und Holzstoff-Fabriken	18	18·685	.	.	.	1	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Spiritusfabriken	18	7·873	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Kunstdünger-Erzeugungsstätten	6	2·203	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Arsenale und Waffenfabriken	8	6·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Meiereien	3	3·880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Tabakfabriken	8	3·827	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Waggon-Leihanstalten	2	0·947	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	Sodafabriken	1	1·118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Rübenverladung, Obst- u. Rübendörren	21	2·756	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	5	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Leder- und Lohefabriken	8	1·511	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Feigenkaffee-, Kaffee-Surrogat-, Chocolade- und Canditen-Fabriken	6	3·129	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Weinbau-Etablissements	7	1·363	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Fischconservirungs-Anstalten	1	0·376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	Spodiumfabriken	4	0·706	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Eis-Verladegeleise	3	0·873	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Militärmagazine	13	23·817	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Brunnenproducte	4	0·995	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Pulverfabrik	4	4·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Briquettefabrik	1	0·620	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Seifenfabrik	3	1·220	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Confinirungsanstalten, Viehmärkte und Schlachthäuser	6	4·562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Leim-, Gelatine- u. Knochenfett-Fabriken	1	0·580	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Email- und Metallwaarenfabriken	3	2·082	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	1450	1134·879	1	2	4	45	4	2	3	5	5	1	4	3	7	47	1	16	1	5	26	17	13	1	69	48	3	2	31	3	7	16	5	2	20	2	6	36	35	6	4	8	1	1	3	8	2

auf den Rayon der

verwaltung b) Privatbahnen																		II. Fremden Staatsbahnen auf österr. Gebiete		III. Privatbahnen																															
Asch-Rossbach	Bukowinaer Localbahnen	Dolina-Wygoda	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn	Fehring-Fürstenfeld-Hartberg	Kolomeaer Localbahnen	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	Mährische Westbahn	Mösel-Hüttenberger Bahn	Postelberg-Laun	Potscherad-Wurzmes	Schlackenwerth-Joachimsthal	Strakonitz-Winterberg	Unterkrainer Bahnen	Welser Localbahnen	Wotic-Selčan	Zeltweg-Föhnsdorf	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	Achensee-Zahnradbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bozen-Meraner Bahn	Böhmische Commercialbahnen	Böhmische Nordbahn	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Deutschbrod-Humpoletz Localbahn	Gaisbergbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kremsthalbahn-Gesellschaft	Kuttenberger Localbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mori-Arco-Riva a/G. Localbahn	Neutitscheiner Localbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Přivoz-M. Ostrau-Witkowitz	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	Salzburger Eisenbahn und Tramway-Ges	Salzkammergut-Localbahn	Steiermärkische Landesbahnen	Steyrthalbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Standing-Stramberger Localbahn	Eisenbahn Wien-Aspang	Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft
Anzahl der Schleppbahnen für																																																			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	3	.	.	.	64	.	1	.	.	44	.	.	11	35	7	.	.	.	.	.	3	7	4	.	.	.	.	.	.	4	2	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	16	15	1	4	.	.	.	38	.	.	2	.	.	.	23	50	1	.	.	2	.	.	.	.	6	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	4	.	.	1	23	1	1	.	3	.	.	3	17	.	.	.	.	.	4	1	15	1	2	1	2	.
.	1	1	3	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	5	.	1	.	.	1	10	1	.	.	.	.	.	5	2	2	1	.	.	.	1	3	2	1	.	.	.	.
1	6	.	2	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	1	1	2	.	2	.	.	.	1	4	8	.	1	.	.	.	1	8	9	1	.	6	.	.	.	.	6	3	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	1	.	.	.	.	.	.	.	8	1	1	.	1	.	.	.	4	.	.	.	3	1	.	.	4	1	4	.	.	.
.	.	.	.	.	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.	.	.	.	7	2	.	1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	4	.	1	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	1	1	1	1	1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	.	.	7	1	.	4	3	8
2	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	3	1	.	.	.	.	3	.	1	.	.	.	.	2	4	1	.	4	.	.	.	.	4	1	.	.	2	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	4	.	1	1	.	.	.	.	7	.	2	1	.	.	.	1	3	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	1	.	.	.	2	4	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	.	1	.	.	2	3	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	1	.	1	1	.	.	5	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	1	3	.	.	.	.
.	.	.	.	.	7	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	1	.	.
.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	1	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
3	7	1	7	4	9	2	15	5	2	1	3	1	3	1	3	1	3	4	3	1	82	5	17	37	7	64	1	1	21	179	11	7	3	4	1	3	71	148	9	4	12	5	1	6	9	76	23	7	9	7	9

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Dux: Project für die Wegverlegung längs der Station Podersam: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 8. Mai 1897 Seitens der k. k. Statthalterei in Prag durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Wegverlegung in der Station Podersam in km 180·3/6 der Linie Pilsen—Dux zur Kenntniss genommen und die Commissionsbestimmungen und Anträge mit der Massgabe bestätigt, dass die beantragte Erbreiterung des mit 3 m Breite projectirten Parallelweges auf 6·3 m ausgeführt wird ,und somit den Bauconsens für das gegenständliche Project ertheilt.
[E.-M.-Z. 14.367/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Waschküche beim Maschinenpersonalhause in Mürzzuschlag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Sübahn-Gesellschaft den Bauconsens für die Herstellung einer Waschküche beim Maschinenpersonalhause in der Station Mürzzuschlag der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M.-Z. 13.524/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Unterfahrt in der Station Franzensfeste.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat den Bauconsens für die Herstellung einer Unterfahrt in der Station Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.400/IV.]

Projectirte Localbahn Bludenz - Schruns. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von Jakob Stemer in Schruns und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine mit Dampf oder elektrisch zu betreibende normalspurige Localbahn von der Station Bludenz der k. k. Staatsbahn nach Schruns die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 23. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut.
[E.-M.-Z. 14.264/I.]

Localbahn Schwarzenau - Zwettl. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 6. und 7. Juli 1897 Seitens der k. k. Statthalterei in Wien durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich der von mehreren Interessenten bei der Uebergabe der aus Anlass des Baues der Localbahn Schwarzenau-Zwettl verlegten Wege und Wasserläufe neu erhobenen Forderungen zur Kenntniss genommen und die von der Commission gestellten Anträge unter Zurückweisung der weitergehenden Forderungen der Interessenten genehmigt. [E.-M.-Z. 12.891/I.]

Projectirte Localbahn Aschach - Rohrbach. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Aschach a. d. Donau über Obermühl zur Station Rohrbach der Mühlkreisbahn die Trassenrevision auf den 6. October anberaumt. [E.-M.-Z. 14.245/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Nivellettesenkung in km 44·228—45·219.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. September die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailproject für die Nivellettesenkung in der Strecke km 44·228 bis 45·219 der Linie Lobositz—Leitmeritz der Localbahn Teplitz-Reichenberg für den Fall zur Ausführung zu genehmigen, als sie mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse die Abhaltung einer politischen Begehung trotz der geänderten Communicationsverhältnisse nicht für nothwendig halten sollte. Im Gegenfalle wäre die politische Begehung durchzuführen und der Bauconsens bei anstandslosem Commissionsergebnisse im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.499/I.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der politischen Begehung der vierten Linie.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die vierte Linie der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen auf den 23. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 14.121/I.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis 23. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

17. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Danubio“, Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich“, Capitän L. Giurgevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Stephanie“, Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade“, Capitän A. Lazzari,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

17. Septbr., Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
20. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Sabbadini,
22. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Sabbadini,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

19. Septbr., Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

19. „ Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Septbr. um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Flora“, Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

19. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Saturno“, Capitän C. Bucich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

21. „ Dampfer „Thalia“, Extradampfer nach der Levante.

22. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Cossovich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

23. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. de Grisogono,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rize und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator“, Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

1. October, Dampfer „Castore“, Capitän G. Burgstaller, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Verlegung des Amtssitzes der Bahnerhaltungssection Kemmelbach.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juli 1897, Z. 9137/IV, wurde der Amtssitz der Bahnerhaltungssection Kemmelbach nach Melk verlegt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Reexpeditions-Begünstigungen für Getreide- etc. Sendungen nach den Szegediner Lagerhäusern.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Juli 1897 angefangen für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Oelsaaten-, Oelkuchen- und Mahlproducten-Sendungen in vollen Wagenladungen, welche in den mit der Station Szegedin in Schienenverbindung stehenden Szegediner Lagerhäusern der Landes-Lagerhaus-Actiengesellschaft per Eisenbahn anlangen und aus diesen Lagerhäusern mittelst Eisenbahn weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, die Reexpeditions-Begünstigung, das heisst die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze, im Bereiche des Oesterreichisch-Ungarischen, des Westungarisch-Oesterreichischen und Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes bis auf Weiteres unter nachfolgenden Bedingungen bewilligt wurde:

1. Die Reexpeditions-Begünstigung findet im Allgemeinen nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut der einschlägigen Instradirungsvorschriften via Szegedin bewegt.

2. Die Reexpeditions-Begünstigung findet des Weiteren nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die Szegediner Lagerhäuser der Landes-Lagerhaus-Actiengesellschaft adressirt sind und von denselben innerhalb 12 Monate, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden; es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, respective als Vermittlerin fungirt.

3. Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern pro 100 kg berechnet.

4. Von der Reexpeditions-Begünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

5. Die Reexpeditions-Begünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendungen aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Szegedin beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkarten-Auszuges, welcher mit dem schriftlichen Vermerk der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro August 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	2575·53	4201·43	2422·40	4354·56
Roggen	240·43	1104·41	498·41	846·43
Gerste	129·08	1418·25	40·48	1506·85
Hafer	1220·28	454·78	773·54	901·52
Mais	5697·62	1128·31	1810·27	5015·66
Mehl	980·62	1039·50	767·85	1352·27
Wein	2615·56	201·35	428·79	2388·12
Verschiedene . . .	3087·78	759·34	664·08	3083·04
Zusammen .	16546·90	10307·37	9405·82	19448·45
Versicherungswerth	311.860	114.850	72.750	353.960

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	14	3	4	13
Versicherungswerth .	23.695	7.650	4.285	27.060
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	1	—
Versicherungswerth .	1.600	—	1.600	—
Lombardbetrag . . .	800	—	800	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat August 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1897
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	54.844	24.306	20.902	58.248
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	4.034	801	1.014	3.821
Wein	6.492	1.989	1.483	6.998
Zucker	24.125	14.870	13.051	25.944
Diverse	20.193	6.646	5.354	21.485
Assecuranzwerth . . fl.	2,156.615	1,015.584	732.846	2,439.353

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1897
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	19	2	2	19
Versicherungswerth . fl.	27.930	2.100	2.600	27.430
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	—	1	1
Versicherungswerth . fl.	3.800	—	1.900	1.900
Lombardbetrag . . . fl.	2.200	—	1.100	1.100

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat August 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1897
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	60.293	12.441	18.134	54.600
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	7.135	36	5.476	1.695
Korn	3.556	—	1.399	2.157
Mais	46.351	11.833	9.772	48.412
Diverse	3.251	572	1.487	2.336
Assecuranzwerth . . fl.	303.375	66.700	106.210	263.865

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1897
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	6	1	3	4
Versicherungswerth . fl.	56.250	7.700	23.250	40.700
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	August 1897				August 1896			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	311.786	211.314	202.286	320.814	244.508	336.436	280.072	300.872
Darunter:								
Weizen	26.554	21.783	40.107	8.230	25.699	43.803	51.725	17.777
Roggen	3.782	32.069	31.683	4.168	6.415	41.999	38.627	9.787
Gerste	4.916	38.450	8.526	34.840	30.782	40.665	25.386	46.061
Hafer	30.783	8.981	29.566	10.198	7.801	9.836	15.642	1.995
Mais	196.789	76.929	73.608	200.110	91.261	166.773	120.007	138.027
Hirse	2.179	301	775	1.705	1.157	146	548	755
Bohnen	3.032	427	686	2.773	3.339	100	1.116	2.323
Erbsen	8.860	117	1.427	7.550	593	—	229	364
Malz	250	—	83	167	1.185	914	458	1.641
Raps	2.467	21.601	2.749	21.319	17.911	17.019	1.585	33.345
Hanfsamen	1.413	505	405	1.513	393	—	163	230
Wicken	1.812	80	221	1.671	978	580	327	1.231
Mehl	2.269	1.631	2.294	1.606	6.046	2.180	2.750	5.476
Kleie	5.245	2.356	2.928	4.673	203	1.120	500	823
	290.351	205.230	195.058	300.523	193.763	325.135	259.063	259.835
Spiritus	2.968	—	1.108	1.860	1.196	—	4	1.192
Zucker	4.134	2.502	1.483	5.153	28.344	6.075	15.657	18.762
Wein	958	507	332	1.133	3.986	691	1.470	3.207
Oele und Fette	1.290	168	281	1.177	1.885	1.487	388	2.984
Sonstige Waaren	12.085	2.907	4.024	10.968	15.334	3.048	3.490	14.892
Mittlere Tagesbewegung	15.908 Meter-Centner				23.537 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,211.110	1,323.480	1,021.200	2,513.390	3,002.635	1,609.955	1,612.070	3,000.520

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	50	18	19	49	62	41	16	87
Versicherungswerth . . fl.	432.690·—	142.330·—	141.100·—	433.920·—	170.890·—	45.100·—	76.600·—	139.390·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	1	1	1	7	—	—	7
Versicherungswerth . . fl.	5.400·—	2.500·—	5.400·—	2.500·—	23.100·—	—	—	23.100·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	2.000·—	2.000·—	2.000·—	11.280·—	—	—	11.280·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführug des Nachtrages V zu Theil II, Heft 1, und des Nachtrages VII zu Theil II, Heft 3, zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Polička—Skutsch der Localbahn Zwittau-Polička, gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 1, ein Nachtrag V und zu Heft 3 ein Nachtrag VII zur Einführung.

Diese Tarifnachträge enthalten:

I. Abänderungen und Ergänzungen;

II. Berichtigungen, und der Nachtrag VII insbesondere den Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind in den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Kreuzer = 20 Heller pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 15. September 1897. [698]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Anwendung von Frachtsätzen in der Richtung nach Russland.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 gelangen die im Theil II, Heft 2 des obgenannten Verkehres, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. vom 1. Jänner 1896, bestehenden Frachtsätze von Granica transit, bezw. Szczakowa transit nach den in denselben aufgeführten österreichischen Stationen (mit Ausnahme jener der Buschtěhrader Eisenbahn) auch in der umgekehrten Richtung zur Anwendung.

Wien, am 10. September 1897. [699]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung von Zuschlagsfristen.

Die mit der Kundmachung vom 14. August 1897 verlautbarten, durch den Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums Nr. 7655/III vom 19. August 1897 genehmigten Zuschlagsfristen von drei Tagen bei Frachtgütern und einem Tag bei Eilgütern für nach Wien loco bestimmte oder Wien transitirende Sendungen treten mit heutigem Tage ausser Kraft.

Wien, am 17. September 1897. [700]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aenderung von Frachtsätzen des Theiles II vom 1. August 1897.

Die Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 A und B (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See) sind mit Giltigkeit vom 15. November 1897 ab für den Verkehr mit Salzburg bei
Bremen von 603 auf **626**, bei
Hamburg etc. „ 599 „ **632** und bei
Stettin etc. „ 500 „ **604** Pfg. per 100 kg
zu berichtigen.

Wien, am 16. September 1897. [701]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltunger.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung directer Frachtsätze.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1897 gelangen zwischen den Stationen Gilvács und Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Eschwege und Münden (Hann.) der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel unter den für die Ausnahmetarife C und D geltenden Bedingungen für Rinden europäischer Holzarten in nicht zerkleinertem und in zerkleinertem Zustande directe Frachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Budapest, am 15. September 1897. [702]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Ausstellung zur Erinnerung an das Franzosen-Zeitalter in Steiermark zu Leoben, 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte dieser vom 27. Juni bis 31. August stattgefundenen Ausstellung werden bei ihrer Rücksendung an den Aussteller, insofern die Aufgabe derselben bis spätestens den 30. September 1897 bewirkt wird, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter den im Tarif-Theil I, Abschnitt C, Ziffer VI, diesbezüglich vorgesehenen Bedingungen frachtfrei befördert.

Hengstenausstellung und internationaler Hengstenmarkt in Judenburg im October 1897. (Transportbegünstigung.) Aus Anlass dieser Veranstaltungen, wovon die erstere für den 10., die letztere für den 11. October anberaumt ist, gelangen für den Transport der Ausstellungsthiere und sonstigen Ausstellungsgüter auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theil I unter Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g, vorgesehenen Frachtermässigungen bei Einhaltung der hiefür festgesetzten Bedingungen mit der Massgabe zur Anwendung, dass die Rücksendung der Ausstellungsobjecte an die Aussteller bis längstens den 11. November 1897 zu erfolgen hat.

Hengstfohlenschau und Pferdemarkt in Saalfelden, 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der bei dieser für den 19., 20. und 21. September anberaumten Veranstaltung zur Ausstellung gelangenden Thiere werden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theil I, Abschnitt C, unter IX/g enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Ausstellungsthiere Anwendung finden, wobei hinsichtlich der Rücksendung an die Aussteller zu beachten sein wird, dass dieselbe spätestens am 21. October 1897 erfolgen muss.

Ausstellung technischer Arbeitsbehelfe für das Kleingewerbe in Pilsen, 1897. (Transportbegünstigung.) Für die Gegenstände dieser vom 15. September bis 31. October stattfindenden Ausstellung gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theil I, Abschnitt C—VI, vorgesehene Begünstigung des frachtfreien Rücktransportes an die Aussteller bis längstens den 30. November 1897 unter den diesbezüglich festgesetzten Bedingungen.

Imkerausstellung des XIV. Landes-Imkercongresses in Böhmisch-Skalitz, 1897. (Transportbegünstigung.) Die Gegenstände dieser vom 15. bis 17. August veranstaltet gewesenen Ausstellung werden auf dem Rücktransport an die Aussteller von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter den im Tarif-Theil I, Abschnitt C, Ziffer VI, diesbezüglich enthaltenen Vorschriften bis längstens den 17. September 1897 frachtfrei befördert.

Internationale Ausstellung in Brüssel, 1897. (Ausstellungsschluss.) Zufolge Mittheilung der Belgischen Staatsbahnen ist der Schluss obiger Ausstellung für den 15. November 1897 vorauszusehen. Hievon wird mit Bezug auf die in Nr. 69 dieses Blattes vom 17. Juni 1897, Seite 1262, unter gleicher Rubrik gebrachte Notiz über den frachtfreien Rücktransport der betreffenden Ausstellungsobjecte auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen Kenntniss gegeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen].) Vom 1. November ab werden sämmtliche von den niederschlesischen Kohlenversandtstationen nach den Stationen Gross-Selten, Nieder-Ullersdorf, Ober-Ullersdorf, Priebus und Wiesau (Kreis Sagan) der Nebenbahn Hansdorf-Priebus bestehenden und in dem oben bezeichneten, vom 1. April 1897 ab giltigen Kohlenausnahmetarif, Seite 54 und 55, enthaltenen Tarifsätze um je 1 Pfg. für 100 kg erhöht.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Getreide in loser Schüttung.) Mit dem 1. October 1897 werden die in dem Tarife für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1 (Seite 5 bis 6), enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zu § 9 des Betriebsreglements betreffend die Einsackung der aus Russland in loser Schüttung eingehenden Getreide-, Kleie- u. s. w. Sendungen durch die Spediteure M. Katschinsky und Comp. in Kattowitz aufgehoben.

An Stelle dieser Zusatzbestimmungen treten für Kattowitz und Schoppinitz R.O.U.E. mit dem genannten Tage die für die Aufsackung von Kleie für die Station Thorn zur Zeit bestehenden Bestimmungen, nach welchen die Wahl des mit der Aufsackung zu betrauenden Spediteurs den Versendern überlassen wird, in Kraft.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 4.) Der Ausnahmetarif Nr. 4 (Seite 10 des Nachtrages VI) wurde mit Giltigkeit ab 1. September 1897 wie folgt ergänzt:

Nach oder von	Darmstadt Hauptbhf. (M.N.B.) Frachtsatz für 100 kg in Mark
Salzburg*)	2·51

*) Bedingte Abfertigung, siehe Vorbemerkung 1 a (Seite 6 des Nachtrages IV).

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft, vom 1. September 1891. (Betreffend Knochenmehltransporte.) Mit Wirksamkeit ab 8. September sind für die Beförderung von Knochenmehl in Wagenladungen von 10.000 kg ab den Stationen Forchheim und Landshut nach Pratteln nachstehende directe Frachtsätze in Kraft getreten:

	Centimes für 100 kg
Landshut—Pratteln	150
Forchheim—Pratteln	157

Holländische Eisenbahn. (Aufnahme der Station Miste in den Ausfuhrtarif für Getreide.) Am 15. September wurde die Station Miste der Holländischen Eisenbahn mit den Frachtsätzen der Station Aalten in den Ausfuhrtarif für Getreide u. s. w. nach Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar 1897 aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1659	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Ebszöny	Götzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897	59	58	1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Grammat-Neusiedl				59	58	1			
					Himberg				61	60	1			
					Lanzendorf-Rannersdorf				61	60	1			
					Schwechat-Kledering				63	62	1			
					Simmering				63	62	1			
					Trautmannsdorf				57	56	1			
					Wien St.E.G.				63	62	1			
					Wilfleinsdorf				57	56	1			
				Tokod	Götzendorf				57	56	1			
					Grammat-Neusiedl				57	56	1			
					Himberg				59	58	1			
					Lanzendorf-Rannersdorf				59	58	1			
					Schwechat-Kledering				61	60	1			
					Simmering				61	60	1			
					Trautmannsdorf				55	54	1			
					Wien St.E.G.				61	60	1			
					Wilfleinsdorf				55	54	1			
				Tokod-rakodó	Götzendorf				59	57	2			
					Grammat-Neusiedl				59	57	2			
					Himberg				61	59	2			
					Lanzendorf-Rannersdorf				61	59	2			
					Schwechat-Kledering				63	61	2			
					Simmering				63	61	2			
					Trautmannsdorf				57	55	2			
					Wien St.E.G.				63	61	2			
					Wilfleinsdorf				57	55	2			
				Dorog	Götzendorf			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	58				
					Grammat-Neusiedl					58				
					Himberg					60				
					Lanzendorf-Rannersdorf					60				
					Schwechat-Kledering					62				
					Simmering					62				
					Trautmannsdorf					56				
					Wien St.E.G.					62				
					Wilfleinsdorf					56				
				Drasche-telep	Götzendorf					59				
					Grammat-Neusiedl					59				
					Himberg					61				
					Lanzendorf-Rannersdorf					61				
					Schwechat-Kledering					63				
					Simmering					63				
					Trautmannsdorf					57				
					Wien St.E.G.					63				
					Wilfleinsdorf					57				
1660	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Startsch-Trebitsch	Hirschfelde	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband-Tarifes, Theil II, Heft 1 giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. October 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Besteht derzeit kein directer Frachtsatz	84 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1661	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine	Skutsch	Dašic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	26 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Die Steine müssen zur Pflasterung der öffentlichen Strassen in Dašic bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen die Gemeinde Dašic als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen
1662	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken	Preschen (A.T.E.) via Komotau—Reitzenhain	Marienberg (S.St.B.)	Erfüllung der im Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 für Güter des Specialtarifes III giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	49 Pfennig D. R.-Währ.	45 Pfennig D. R.-Währ.	4 Pfennig D. R.-Währ.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, welche bis spätestens Ende Februar 1898 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind	
1663	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz-Palahicze	Chybi	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. October 1897 bis Ende September 1898	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1897	220 Heller	152 Heller	68 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1664	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Petőházagyár	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	152 Heller		Im Kartirungswege		
1665	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Boniowitz	Olmütz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	5·9 kr. = 11·8 Heller	8 Heller	3·8 Heller	Im Kartirungswege		
1666	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Röhren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Mähr.-Ostrau Schönbrunn	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane; Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	59 kr. = 118 Heller	83 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		
1667	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding	Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr. = 22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1668	Böhmischen Nordbahn		Getreide der Pos. G—13	Satalic	Kralup	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localgütertarif	19	15	4	Im Kartirungswege		
1669	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kartoffel	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Itzkany transit	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	42·5 kr. = 85 Heller	50 Heller	35 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	
1670	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	II. Leere, retourgehende, gebrauchte Emballagen der Pos. E—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg	Királyhalmok	ad I. a) Bei Aufgabe als Eilgut. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen in verpacktem Zustande als Frachtgut. d) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unverpackt (alla rinfusa), als Frachtgut. ad II. a) Bei Aufgabe als Eilgut. b) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg als Frachtgut. ad I. und II. Unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1897	Localtarife		II. a) 809 Heller b) 338 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
				Krakau	Királyhalmok					a) 841 Heller b) 350 Heller				
			I. Frisches Obst der Pos. O—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Királyhalmok	Lemberg					I. a) 809 Heller b) 402 Heller c) 396 Heller d) 281 Heller				
				Királyhalmok	Krakau					a) 841 Heller b) 414 Heller c) 408 Heller d) 289 Heller				

1	2	3	4	5			6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von		nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										a)	b)	a)	b)	a)	b)			
										Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer								
1671	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unbearbeitete, und Tabakschrot	Budapest-Südbahnhof	mit der Provenienz von Arad	Roveredo (für Sacco)	a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Wagen und Frachtbrief; b) " " " 10.000 " " " " "	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	.	460	.	450	.	10	Im Kartirungswege		
						Divacca (für Rovigno)				356	343	250	201	106	142			
					mit der Provenienz von Békés-Csaba	Laibach S.B. loco				313	300	267	245	46	55			
						Klagenfurt loco				313	300	301	279	12	21			
						Roveredo (für Sacco)				.	460	.	454	.	6			
						Divacca (für Rovigno)				356	343	254	204	102	139			
					mit der Provenienz von Debrecsen	Laibach S.B. loco				313	300	268	246	45	54			
						Divacca (für Rovigno)				356	343	260	210	96	133			
					mit der Provenienz von Jász-Kisér	Laibach S.B. loco				.	300	.	279	.	21			
					mit der Provenienz von Nagy-Becskerek	Laibach S.B. loco				313	300	234	217	79	83			
					mit der Provenienz von Nyir-Bator	Laibach S.B. loco				313	300	260	240	53	60			
					mit der Provenienz von Tiszaroff	Laibach S.B. loco				313	300	290	263	23	37			
						Klagenfurt loco				.	300	.	296	.	4			
						Divacca (für Rovigno)				356	343	272	220	84	123			
					mit der Provenienz von Zsombolya	Laibach S.B. loco				313	300	235	218	78	82			
						Klagenfurt loco				313	300	278	260	35	40			
						Divacca (für Rovigno)				356	343	222	177	134	166			
1672	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Csáktornya		Jenbach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	146 Heller incl. ungar. Steuer		133 Heller incl. ungar. Steuer		13 Heller		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
75	Nr. 104 vom 7. September 1897	1600	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine, Schotter und Pflastersteine Lehm Frachtgüter aller Art	dem Industriegeleise in Mrač nächst der Station Čerčan-Pišely Čerčan-Pišely	diversen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen loco transit oder umgekehrt	In Rubrik 7 der Publication ist der Angabe der Zeit, für welche das Zugeständniss gemacht wird, der Geltungsbeginn: „Vom 1. October 1897" vorzusetzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. **Wien, 23. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Aussig nach Turn, eventuell Türmitz, weiters nach Schönpriesen, eventuell bis Nestomitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Direction der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Aussig einerseits über Prödlitz, Karbitz, Mariaschein, Soborten nach Turn, eventuell mit einer Abzweigung nach Türmitz, andererseits nach Schönpriesen, eventuell bis Nestomitz, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. September 1897. Z. 13.230/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Aussig, eventuell von Türmitz nach Arbesau, mit Abzweigungen zu den nächstgelegenen Industrie-Etablissements.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Baurathe Oskar Baron Lazzarini in Graz im Vereine mit Victor Noback, Bauunternehmer in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Aussig, eventuell von der Station Türmitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Arbesau, mit Abzweigungen zu den nächstgelegenen Industrie-Etablissements, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. September 1897. Z. 13.230/I.

Verlängerung der Vorconcession für eine Localbahn von Neutitschein nach Stramberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Gemeindevertretung der Stadt Neutitschein mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. August 1895, Z. 45.032, auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1896, Z. 8230/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 108 vom 14. September 1895 und Nr. 107 vom 19. September 1896), um eine einjährige Frist erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Neutitschein nach Stramberg um ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 25. August 1897. Z. 13.176/I.

Verzichtleistung der Firma Schenker & Comp. auf die derselben ertheilte Bewilligung zur Errichtung eines öffentlichen Freilagers in Prag-Bubna.

Das k. k. Handelsministerium hat die Verzichtleistung der Firma Schenker & Comp. auf die Bewilligung zur Errichtung eines öffentlichen Freilagers, welche derselben gleichzeitig mit der im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium und dem k. k. Eisenbahnministerium mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 12. August 1896, Z. 37.180, ertheilten Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses in Prag-Bubna eingeräumt wurde, zur Kenntniss genommen.

Wien, am 10. Juli 1897. Z. 29.019.

Reglement

für das

öffentliche Lagerhaus in Prag der Firma Schenker & Co. *)

Erstes Hauptstück.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Benennung des Lagerhauses.

Das öffentliche Lagerhaus in Prag der Firma Schenker & Co. ist ein auf Grund der vom hohen k. k. Handelsministerium ertheilten Concession errichtetes öffentliches Lagerhaus.

§ 2.

Geschäftsumfang der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Verwaltung dieses öffentlichen Lagerhauses umfasst im Wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Aus- und Einladen der zur Lagerung bestimmten Güter in die Lagerräume und aus denselben;
2. Einlagerung und Besorgung der mit den Lagergütern vorzunehmenden Manipulationen;
3. Ausführung der von den Auftraggebern getroffenen Versandtdispositionen;
4. die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Güter gegen Feuersgefahr;
5. die Einhebung der auf den Waaren allenfalls haftenden Frachten, Zölle, Steuern, Gebühren, Lagerzinse, Spesen und sonstigen Lasten.

§ 3.

Verwaltung des Lagerhauses.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den hiezu bestellten Lagerhausverwalter besorgt, welchem das nöthige Beamten- und Dienerpersonale beigegeben ist. Beschwerden gegen das Beamten- und Dienerpersonale sind an den Verwalter, Beschwerden gegen diesen an die Firma zu richten.

§ 4.

Aufträge der Committenten und Ausführung derselben.

Aufträge an das Lagerhaus sind schriftlich oder eventuell telegraphisch zu ertheilen.

Mündliche oder telephonische Aufträge werden nicht berücksichtigt.

Die Aufträge werden nach Massgabe ihrer an das Lagerhaus gelangten Fassung unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes ausgeführt.

Die durch eine unklare, unvollkommene oder gar irrige Fassung des dem Lagerhause zugekommenen Auftrages eventuell entstehenden Folgen fallen dem Auftraggeber zur Last.

Im Uebrigen geschieht die Ausführung der ertheilten Aufträge in der Reihenfolge ihres Eintreffens nach Massgabe des verfügbaren geeigneten Raumes, der verfügbaren Arbeitskräfte und der vorhandenen Einrichtungen.

§ 5.

Gebührentarif.

Die Tarife für diejenigen Lagerzinse, Gebühren und sonstigen Entgelte, welche in dem Lagerhause für die Aufbewahrung, Assecuranz und deren Besorgung, für Ein- und Auslagern und alle sonstigen Verrichtungen der Lagerhaus-Unternehmung zu entrichten sind, werden von der Firma Schenker & Co. nach eigenem Ermessen festgesetzt.

Die bei Eröffnung des Geschäftsbetriebes des Lagerhauses aufgestellten Tarife treten sofort nach ihrer Publication in Kraft.

Die Gebühren bezüglich solcher Waaren, welche in dem Lagerhaustarife nicht enthalten sind, bilden den Gegenstand einer besonderen Vereinbarung von Fall zu Fall.

Der Firma Schenker & Co. bleibt es anheim gestellt, nach ihrem Ermessen Begünstigungen (Refactien, Rabatte etc.) gegenüber dem publicirten Tarife zu gewähren, dieselben sind jedoch nur bei allgemeiner Giltigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer Veröffentlichung angewendet werden.

Der Firma Schenker & Co. bleibt ferner die Berechtigung vorbehalten, Abänderungen in dem publicirten Gebührentarife vorzunehmen; Erhöhungen desselben treten am 15. Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 6.

Reglement.

Abgesehen von dem Gebührentarife werden alle sonstigen Bedingungen für die Benützung des Lagerhauses und der damit verbundenen Einrichtungen durch gegenwärtiges, von dem hohen k. k. Handelsministerium bei der Concessionsertheilung geprüftes und genehmigtes Reglement festgestellt.

Der Firma Schenker & Co. bleibt es vorbehalten,

*) Genehmigt mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 10. Juli 1897, Z. 29.019.

an diesem Reglement in der Folge Abänderungen nach vorhergegangener Anzeige derselben bei dem hohen k. k. Handelsministerium vorzunehmen, jedoch dürfen solche Abänderungen keinesfalls früher als 15 Tage nach erstatteter Anzeige und nur dann publicirt werden, wenn bis dahin das k. k. Handelsministerium die Anwendung derselben nicht untersagt haben sollte.

Die ordnungsmässig vorgenommenen Abänderungen des Reglements treten acht Tage nach Publication derselben in Kraft.

§ 7.

Publication

a) des Reglements und des Tarifes.

Die Gebührentarife und das Reglement, sowie allfällige Abänderungen derselben werden durch Veröffentlichungen in der officiellen „Prager Zeitung" und bis auf Weiteres in dem vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium redigirten „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schifffahrt", sowie durch Anschlag in dem Lagerhause kundgemacht.

Ueberdies liegen Reglement und Gebührentarif im Lagerhause auf und können dort eingesehen werden.

b) der statistischen Ausweise.

Die Ausweise über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Waaren, sowie der Lagerscheine werden allmonatlich in dem vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium redigirten „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" veröffentlicht.

§ 8.

Assecuranz.

Die Einlagerung schliesst ausnahmslos den Auftrag des Hinterlegers zur Besorgung der Assecuranz der eingelagerten Güter gegen Feuerschaden in sich, und werden demnach alle in das Lagerhaus eingelagerten Waaren sofort bei ihrer Einlagerung durch das Lagerhaus bei den von der Firma Schenker & Co. bestimmten Assecuranz-Gesellschaften für Rechnung, also auf Kosten und Gefahr der Hinterleger gegen Feuerschaden versichert.

Die Versicherung erstreckt sich auf alle durch Feuer und Blitz verursachten Schäden.

Ausgenommen sind solche Schäden, welche durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand, Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit, Erdbeben oder andere Elementarereignisse, Anordnung irgend einer Behörde oder feindlichen Macht, auch wenn eine solche Anordnung zu anderen Zwecken, als zur Einschränkung des Brandes getroffen worden wäre, oder durch ein Verschulden der Versicherungs-Interessenten herbeigeführt werden.

Als Versicherungswerth wird der vom Hinterleger angegebene Versicherungsbetrag angenommen; in Ermanglung einer solchen Angabe wird der Versicherungswerth ohne weitere Einvernehmung des Hinterlegers durch das Lagerhaus nach eigenem Ermessen unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes (§ 46 dieses Reglements) bestimmt, ohne dass aus dieser Bewerthung irgend eine sonstige, wie immer geartete Verantwortlichkeit abgeleitet werden darf.

Aendert sich der Werth der Waare, so kann derjenige, für dessen Rechnung die Waare lagert, die entsprechende Aenderung des Versicherungswerthes anordnen; die Lagerhausverwaltung nimmt aus eigener Initiative eine solche Aenderung nicht vor.

§ 9.

Das Lagerhaus, bezw. die Firma Schenker & Co. erscheint schon durch die Einlagerung ermächtigt, die Versicherungs-Gesellschaften, bei denen die eingelagerte Waare versichert werden soll, nach eigenem Ermessen auszuwählen, die Versicherungsbedingungen mit denselben zu vereinbaren und im Falle eines Brandschadens alle zur Erlangung des Ersatzes nothwendigen Schritte und Rechtshandlungen vorzunehmen.

Die Namen der Assecuranz-Gesellschaften, ihre Antheile an den Versicherungen und die einschlägigen Versicherungsbedingungen werden über Verlangen den Einlegern mitgetheilt.

Aus dem für den Hinterleger der eingelagerten Waare besorgten Assecuranzgeschäfte entspringt für das Lagerhaus, bezw. für die Firma Schenker & Co. nur die Verbindlichkeit, den in Folge von Brandschaden Beschädigten die von den Assecuranz-Gesellschaften in Ansehung des versicherten Gutes an die Lagerhaus-Unternehmung effectiv ausbezahlte Schadenssumme in gleicher Höhe und zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

Ueber die Grenzen der von den Assecuranz-Gesellschaften effectiv bezahlten Entschädigung hinaus haftet, unbeschadet der Bestimmungen des § 46 dieses Reglements, die Firma Schenker & Co., resp. das Lagerhaus weder den Einlegern, noch sonstigen Interessenten gegenüber.

§ 10.

Die an das Lagerhaus anlässlich der Assecuranz zu bezahlende tarifmässige Gebühr schliesst ausser der Vergütung der vom Lagerhause an die betreffenden Assecuranz-Gesellschaften abgeführten Assecuranzprämien auch die Provision für die, sei es ausdrücklich oder stillschweigend aufgetragene Besorgung der Assecuranz in sich.

§ 11.

Rechtsverhältniss des Hinterlegers zur Lagerhaus-Unternehmung.

Alle Diejenigen, welche das Lagerhaus oder die damit verbundenen Einrichtungen in welcher Weise immer benützen, unterwerfen sich schon durch die Thatsache dieser Benützung den Bestimmungen dieses, bezw. des für das Lagerhaus jeweilig geltenden Reglements und der jeweilig von der Firma Schenker & Co. festgestellten Gebührentarife.

§ 12.

Schiedsgericht.

Wenn zwischen dem Lagerhause, bezw. der Firma Schenker & Co. einerseits und den Committenten des Lagerhauses andererseits ein schriftlicher Compromiss vereinbart worden ist, so unterliegen Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Lagerhause und dem Committenten desselben über bestimmte Geldsummen, welche ohne Zinsen und Nebengebühren den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigen, sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 1000 fl. nicht übersteigt, anzunehmen ausdrücklich sich erbietet, dem Ausspruche eines Schiedsgerichtes.

Der Ausspruch dieses Schiedsgerichtes ist inappellabel und executionsfähig.

Die Art und Weise der Zusammensetzung dieses Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch eine besondere Schiedsgerichts-Ordnung geregelt, welche als integrirender Bestandtheil dieses Reglements zu gelten hat.

Zweites Hauptstück.

Von der Einlagerung von Gütern überhaupt.

§ 13.

Geschäftsstunden.

Die Aufnahme und Abgabe der Güter findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich von 8 Uhr Früh bis 12 Uhr Mittags und von 1 Uhr Nachmittags bis 5 Uhr Abends statt.

§ 14.

Begleitpapiere für die einzulagernden Güter.

a) Frachtbrief (Begleitschein).

Die zur Einlagerung bestimmten Waaren sind mit einem Frachtbriefe (Begleitschein) zu begleiten, welcher zu enthalten hat:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse: Vor- und Zuname (Firma), dann den Wohnort des Hinterlegers;
c) die Anzahl, Gattung, Zeichen (Marken) und Nummern der Colli, dann
d) das Sporcogewicht in Kilogramm, die genaue Angabe der Art und der Beschaffenheit des hinterlegten Gutes und den Werth, für welchen die Waare gegen Feuersgefahr versichert werden soll.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Colli sind die sub lit. d aufgezählten Angaben mit Bezug auf jedes einzelne Collo specificirt anzuführen.

Alle aus unrichtigen, unvollkommenen oder undeutlichen Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen fallen, unbeschadet der Bestimmungen des § 46 dieses Reglements, dem Hinterleger zur Last.

§ 15.

b) Zoll- und steuerämtliche Begleitpapiere.

Alle in dem Frachtbriefe angeführten Documente und insbesondere die eventuell mitfolgenden gefällsämtlichen Documente müssen an den Frachtbrief angeheftet und mit diesem offen übergeben werden, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

Für in dem Frachtbriefe nicht angeführte Documente wird Seitens des Lagerhauses, unbeschadet der Bestimmungen des § 46 dieses Reglements, keine Haftung übernommen.

Der Lagerhaus-Unternehmung steht rücksichtlich aller aus unrichtigen oder ungenauen Angaben in den zoll- und steuerämtlichen Begleitpapieren entstehenden nachtheiligen Folgen dem Hinterleger der Waaren gegenüber das Regressrecht zu.

§ 16.

Reclamationsverfahren.

Zeigen sich bei mittelst Transportanstalten in dem Lagerhaus anlangenden Gütern Abgänge oder Beschädigungen, so hat die Lagerhaus-Verwaltung hievon den Einlagerer zu verständigen und falls die Erlangung eines Ersatzes von einem Reclamationsverfahren abhängig ist, dieses rechtzeitig einzuleiten.

§ 17.

Gewicht und Mass als Basis der Uebernahme und Uebergabe.

Die Uebernahme und Uebergabe aller ein- oder auszulagernden Waaren findet ohne Ausnahme nach Gewicht oder Mass statt; sie erfolgt ebenso wie die Ermittlung des Gewichtes oder Masses stets im Lagerhause, und ist für die Firma Schenker & Co. das vom Lagerhause erhobene Gewicht oder Mass allein massgebend.

Die Erhebung des Gewichtes oder Masses hat ausnahmslos nach dem gesetzlichen Gewichts- und Masssysteme zu geschehen.

§ 18.

Von der Einlagerung unbedingt ausgeschlossene Güter.

Von der Einlagerung sind unbedingt ausgeschlossen:

a) lebende Thiere, Tabak und Salz, alle explodirbaren, feuergefährlichen, dem raschen Verderben unterliegenden, fötide und ansteckende Gerüche verbreitenden Güter, sowie Gegenstände, welche durch die bestehenden öffentlichen Vorschriften dem Privatverkehre entzogen sind;
b) Geld, Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt oder in Barren, Banknoten, Papiereffecten welcher Art immer, Wechsel, Schuldverschreibungen, Juwelen, Gemälde, Kunstwerke und alle Gegenstände von nominellem Werthe.

§ 19.

Zur Einlagerung nur bedingt zugelassene Güter.

a) Mit Bezug auf die Natur der Güter selbst.

Voluminöse Gegenstände und leere Gefässe werden nur nach Ermessen der Unternehmung zur Einlagerung zugelassen, und finden die allgemeinen Gebührentarifsätze auf solche Einlagerungen keine Anwendung, so dass darüber in jedem Falle ein separates Uebereinkommen zu treffen sein wird.

In der Regel müssen leere Kisten, Emballagen und Gefässe, insofern sie nicht als selbstständiges Lagergut eingelagert oder zur Aufnahme eines deponirten Gutes von dem Hinterleger dieses Gutes oder über dessen Auftrag ins Lagerhaus gestellt worden sind, längstens innerhalb acht Tagen vom Tage der Einbringung ins Lagerhaus unter Berichtigung der für die Verwahrung erwachsenen Spesen und Gebühren abgeholt werden, widrigens sie für Rechnung des Hinterlegers aus freier Hand durch die Lagerhaus-Unternehmung verkauft werden und der erzielte Erlös nach Abzug der obigen Spesen und Gebühren dem Hinterleger unter Anzeige gutgeschrieben wird.

§ 20.

b) Mit Bezug auf Mass, Gewicht oder Rauminhalt.

Waaren und Producte werden zum normalen Einlagerungstarif nur in Quantitäten von mindestens 500 kg, 500 l oder 0·5 m^3 zur Einlagerung übernommen.

Bei Einlagerung von Quantitäten über 100 kg, 100 l oder $^1/_8$ m^3 findet eine 20percentige Erhöhung der normalen Einlagerungsgebühren statt.

Bei Einlagerung von Quantitäten unter 100 kg, 100 l oder $^1/_8$ m^3 sind für die Einlagerung die diesfalls im Gebührentarife festzusetzenden Minimalgebühren zu entrichten.

§ 21.

c) Mit Bezug auf die Beschaffenheit der Güter und der Emballage.

Die zur Einlagerung gelangenden Güter müssen äusserlich gut beschaffen, und muss, wenn sie verpackt sind, die Emballage eine zweckmässige und haltbare sein.

Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen oder von schlechter Beschaffenheit sind, ferner solche, deren Verpackung unzweckmässig, unhaltbar oder gar beschädigt oder deren Lagerung im Freien gewünscht wird, werden nur dann übernommen, wenn der Hinterleger (§ 26) schriftlich erklärt, dass er, unbeschadet der Bestimmungen des § 46 dieses Reglements, die aus den erwähnten Eigenschaften der Waare oder der Verpackung, bezw. aus der ungeschützten Lagerung eventuell entstehenden nachtheiligen Folgen auf sich nimmt.

Als unzweckmässig verpackt werden jedenfalls angesehen:

zu schwere voluminöse Kisten ohne Bereifung, schwere Ballen ohne Ueberschnürung, Fässer mit flüssigem Inhalte, die rinnen, und grosse Gebinde ohne Futterreifen.

Wenn Güter solcher Art von der Unternehmung zur Einlagerung übernommen worden sind, so hat der Hinterleger, unbeschadet der Bestimmungen des § 46 dieses Reglements, nicht nur alle Ausbesserungen und alle aus der schlechten Beschaffenheit des Gutes oder der Verpackung desselben oder aus dessen Lagerung im Freien entspringenden Folgen selbst zu tragen, ohne deswegen einen Ersatz von der Unternehmung ansprechen zu können, sondern ist auch schuldig, für den eventuell an dem Lagerraume oder an dem übrigen Einlagerungsgute durch die Beschaffenheit des Gutes oder der Emballage desselben direct oder indirect verursachten Schaden aufzukommen und diesen sofort zu ersetzen, wie auch alle für jene Ausbesserungen und für die Abwendung oder Beseitigung der aus der schlechten Beschaffenheit des Gutes oder aus der mangelhaften Verpackung desselben oder aus dessen Lagerung im Freien entspringenden Folgen durch die Lagerhaus-Verwaltung berechneten Kosten an die Unternehmung anstandslos zu vergüten.

§ 22.

Untersuchung der einzulagernden Güter.

Eine Oeffnung der Colli behufs Untersuchung ihres Inhaltes findet in der Regel nicht statt.

Glaubt jedoch die Unternehmung, dass ein Grund zur Annahme vorhanden ist, dass der Inhalt eines Collo nicht richtig angegeben sei, so ist sie zur Oeffnung desselben berechtigt, ohne dass die Partei befugt wäre, diesfalls, wenn sich die Annahme der Unternehmung nicht für begründet erweisen sollte, irgend einen wie immer gearteten Schadenersatz oder sonstigen Anspruch wider die Unternehmung zu erheben.

Unrichtige Angaben und deren Folgen.

Werden Waaren unter einer unrichtigen Bezeichnung eingebracht, unrichtige Angaben bei der Anmeldung gemacht oder bei der Anmeldung vorgeschriebene Angaben unterlassen, so treffen die daraus entstehenden Folgen den Hinterleger.

§ 23.

Ueber den Umstand, ob ein Gut sich mit Rücksicht auf die Bestimmungen der §§ 18—21 dieses Reglements zur Einlagerung eignet oder nicht, hat ausschliesslich die Unternehmung selbst zu entscheiden.

§ 24.

Anmeldung.

Die zur Einlagerung bestimmten Waaren sind unter Angabe der Zeit der Einlieferung in der Regel mindestens 24 Stunden vorher schriftlich anzumelden.

Wird das angemeldete Quantum nicht innerhalb der bestimmten Zeit eingeliefert oder ist die Einlagerung desselben im Grunde der §§ 18—21 und § 23 dieses Reglements für nicht zulässig erkannt worden, so steht es der Lagerhaus-Unternehmung frei, über den reservirten Raum anderweitig zu verfügen.

§ 25.

Behandlung von zur Einlagerung nicht zugelassenen Gütern.

Langen nicht angemeldete oder wegen Raummangels abgelehnte oder von der Einlagerung nach Massgabe dieses Reglements ausgeschlossene Waaren an, so steht der Lagerhaus-Unternehmung das Recht zu und obliegt ihr bei Waaren, welche unter die Bestimmungen des § 18 dieses Reglements fallen, auch die Pflicht, die Annahme zu verweigern und die Sendungen auf Rechnung und Gefahr des Bezugsberechtigten auf denjenigen Bahnhof des Standortes der Lagerhaus-Unternehmung zurück zu dirigiren, über welchen sie eingelangt sind, oder dieselben einem anderen Lagerhause oder Spediteur zu überweisen und sie zur Disposition des Bezugsberechtigten unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Dasselbe Recht steht der Lagerhaus-Unternehmung zu, wenn angemeldete Waaren erst 48 Stunden nach Ablauf des für die Einlieferung angemeldeten Zeitpunktes oder wenn sie in verdorbenem Zustande oder in mangelhafter Verpackung einlangen und der Bezugsberechtigte nicht innerhalb zwölf Stunden nach Absendung der bezüglichen telegraphischen Aufforderung die Entfernung der Waaren aus dem Lagerhause veranlasst hat.

Die Kosten für Fracht, Ueberfuhr, Expedition, Aus- und Einladung, Waggon-Wartegelder, Gefällsgebühren, Gefällsstrafen etc., welche in einem der in diesem § 25 angeführten Fälle entstehen, sind von dem Bezugsberechtigten zu tragen und können durch Nachnahme eingehoben werden.

§ 26.

Avisi.

Ueber die erfolgte Einlagerung erhalten die Hinterleger eine Anzeige (Aviso).

Erfolgt die Einlagerung durch einen Frachtführer, so wird derjenige als Hinterleger angesehen, welcher nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches als zum Empfange der Waaren legitimirt erscheint.

Ist das Lagerhaus selbst als Empfänger bezeichnet, so wird der Absender des Gutes als Hinterleger avisirt.

Die Verständigung von der Umschreibung eingelagerter Güter, über welche kein Lagerschein ausgestellt ist, anlässlich des Wechsels ihrer Besitzer auf den Namen des neuen Hinterlegers, dann die Verständigung von den bei eingelagerten Gütern überhaupt vorkommenden Manipulationsarbeiten etc., ohne Unterschied, ob über die betreffenden Güter ein Lagerschein ausgestellt worden ist oder nicht, geschieht gleichfalls mittelst Aviso.

§ 27.

Lagerschein.

Unabhängig von dem Aviso stellt die Lagerhaus-Unternehmung jedem Hinterleger auf Verlangen über jede eingelagerte Waarenpost einen Lagerschein nach den Bestimmungen und mit den Rechtswirkungen des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, aus.

§ 28.

Die Namen derjenigen Beamten, welche zur rechtsgiltigen Unterfertigung der Lagerscheine ermächtigt sind, werden durch Anschlag im Lagerhause kundgemacht.

§ 29.

Der Lagerschein, welcher aus einem bei dem Lagerhause fortlaufend geführten gleichlautenden Juxtenbuche ausgeschnitten wird, besteht aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. dem Lager-Besitzscheine (Recepisse) und
2. dem Lager-Pfandscheine (Warrant).

Beide Theile des Lagerscheines lauten an Ordre und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander jedenfalls zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des, bezw. der von der Lagerhaus-Unternehmung hiezu bevollmächtigten Beamten;
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Name und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waaren;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf den Waaren ein Zoll oder eine Steuer oder eine sonstige öffentliche Abgabe, oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhaus-Unternehmung haften.

§ 30.

Die Lagerhaus-Unternehmung wird die durch das Gesetz vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten Eintragungen der auf dem Lagerscheine oder dem einen oder dem anderen Theile desselben verzeichneten Indossamente und des eventuellen Domicilvermerkes über Verlangen des die betreffenden Scheine beibringenden Inhabers, dessen Legitimation zu prüfen die Lagerhaus-Unternehmung jedoch nicht gehalten ist, vollinhaltlich und unter Angabe des Datums in das Lagerbuch der Unternehmung vornehmen und die erfolgte Eintragung unter Angabe des Datums desselben auf den präsentirten Scheinen ersichtlich machen.

§ 31.

Der im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile des Lagerscheines kann von der Unternehmung des Lagerhauses die Ausstellung eines neuen Lagerscheines unmittelbar auf seinen Namen verlangen.

Er ist auch berechtigt, insofern gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebige kleinere Partien und die Ausstellung so vieler neuer Lagerscheine unmittelbar auf seinen Namen zu verlangen, als durch die Theilung der Waaren neue Partien entstehen.

Das im ersten Absatze dieses Paragraphen bezeichnete Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Händen sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird.

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch ihr Begehren hervorgerufenen Kosten zu tragen, und hat die Unternehmung den ursprünglichen Lagerschein einzuziehen.

Der Unternehmung steht hiebei das Recht zu, den neuen Lagerschein mit dem ursprünglichen Datum zu versehen.

§ 32.

Für die Identität des Hinterlegers mit der auf dem Lagerscheine als Hinterleger namentlich bezeichneten Person, dann für die Identität des im Sinne des Art. 36 der allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirten Inhabers beider Theile oder eines Theiles des Lagerscheines mit der dort als Eigenthümer bezeichneten Person übernimmt die Unternehmung keinerlei Haftung.

Auch ist dieselbe zur Prüfung der Echtheit der Indossamente nicht verpflichtet.

§ 33.

Die Partei hat von jedem zur Ausfertigung gelangenden Lagerschein (Besitzschein) die entfallende Stempelgebühr zu entrichten.

Die von der Unternehmung für die Ausfertigung eines jeden Lagerscheines und für die Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten Eintragungen von Indossamenten oder des Domicilvermerkes in das Lagerbuch der Unternehmung zu vergütenden Gebühren werden durch den Gebührentarif derselben bestimmt.

§ 34.

Amortisation von Lagerscheinen.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so finden in Bezug auf die Amortisation die im Art. 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung, dass von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Unternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Theile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens und bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Waare ertheilen.

Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Theile des Lagerscheines auf seine Kosten bei der Lagerhaus-Unternehmung begehren.

Handelt es sich um die Amortisation eines im Sinne des § 20 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, indossirten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte ertheilen, welche im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung nothwendig sind.

§ 35.

Einlagerungsdauer.

Die Einlagerung erfolgt nach dem Willen des Einlagerers entweder auf eine von vornherein verabredete bestimmte, jedoch die Dauer eines Jahres nicht überschreitende oder auf eine unbestimmte Lagerzeit.

Die Maximaldauer bei Einlagerungen auf unbestimmte Zeit wird auf ein Jahr von der Einlagerung oder, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, auf ein Jahr von der Ausstellung des Lagerscheines festgesetzt.

§ 36.

Berechtigung des Lagerhauses bei Ablauf der Lagerdauer.

Werden eingelagerte Waaren nach Ablauf der im einzelnen Falle unter Beobachtung der Bestimmungen des § 35 dieses Reglements zu berechnenden Lagerdauer nicht bezogen, so soll die Lagerhaus-Unternehmung berechtigt sein, nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung je nach ihrer Wahl entweder

1. den Lagerzins für die Zeit nach reglementmässig eingetretenem Ablaufe der Lagerdauer bis zum effectiven Bezuge der Waare bis auf das Fünffache der tarifmässigen Lagergebühr zu erhöhen oder
2. die Waare zum Verkaufe zu bringen.

§ 37.

Verkaufsrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Ausser dem im vorhergehenden § 36, Z. 2 vorgesehenen Falle steht die Berechtigung zum Verkaufe der eingelagerten Waaren nach an die Hinterleger vorher gerichteter Verständigung der Lagerhaus-Unternehmung auch dann zu, wenn die Waare vom Verderben bedroht ist.

Der nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen statthafte Verkauf der eingelagerten Waare ist ohne gerichtliches Verfahren nach den im Art. 311 des Handelsgesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchzuführen.

§ 38.

Verwendung des Erlöses.

Mit dem Erlöse für nach den Bestimmungen des § 36, Z. 2, und § 37 verkaufte Waaren hat die Lagerhaus-Unternehmung in der nachstehend bezeichneten Ordnung zu berichtigen:

1. die noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren,
2. die Verkaufskosten,
3. ihre mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen,
4. die Forderung des Eigenthümers des Warrants sammt Nebengebühren.

Im Falle der vollständigen Befriedigung ist der Warrant einzuziehen, andernfalls die geschehene Theilzahlung auf demselben anzumerken und derselbe dem Eigenthümer zurückzustellen.

Ein nach Einlösung des Warrants etwa noch vorhandener Ueberschuss ist dem Eigenthümer des Besitzscheines unter Einziehung dieses Scheines auszufolgen.

Die auf den Warrant und den Besitzschein entfallenden Beträge sind bei Gericht zu hinterlegen, wenn deren Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants, bezw. nach Ablauf der Lagerzeit erfolgt.

§ 39.

Behandlung während des Lagerns. — Besichtigungsrecht.

Dem Hinterleger, bezw. wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigenthümer des Besitzscheines, sowie dem des Warrants ist die Besichtigung der eingelagerten Waare jederzeit mit Beobachtung der im § 13 dieses Reglements festgesetzten Geschäftsstunden gegen Entrichtung der im Tarife festgesetzten Gebühr gestattet.

Bemusterungsrecht.

Die Entnahme von Mustern der eingelagerten Waaren ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, dem Hinterleger gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr während der im § 13 festgesetzten Geschäftsstunden gestattet.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so sind zur Entnahme von Mustern der Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines, wie auch der Eigenthümer des Besitzscheines, letzterer jedoch nur insofern berechtigt, als dadurch der Werth des Lagergutes nicht geschmälert wird.

§ 40.

Manipulation mit Waaren, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist.

Mit Waaren, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist, können Manipulationen, welche eine Veränderung in dem Werthe oder in der Bezeichnung der Waare zur Folge haben, nur unter der Voraussetzung vorgenommen werden, dass der Manipulationswerber sich als Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines nach Massgabe des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, legitimirt, oder wenn er selbst nur als Eigenthümer des Besitzscheines legitimirt ist, unter Beibringung des Warrants das schriftliche Einverständniss des legitimirten Eigenthümers des Warrants mit der beabsichtigten Manipulation und den durch dieselbe veranlassten Folgen ausweist.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat jede Manipulation, welche mit der eingelagerten Waare im Sinne des gegenwärtigen Paragraphen vorgenommen wird, auf beiden Theilen des Lagerscheines und in ihrem Magazinsbuche zu vermerken.

§ 41.

Manipulation mit Waaren im Allgemeinen.

Im Uebrigen kann, abgesehen von den im § 40 dieses Reglements getroffenen Bestimmungen, die Vornahme von Manipulationen, Mischungen und Adjustirungen an den eingelagerten Gütern nur nach eingeholter besonderer Zustimmung der Lagerhaus-Verwaltung und in der Regel nur durch Organe derselben gegen Entrichtung der tarifmässigen Manipulations- und sonstigen Gebühren besorgt werden.

Speditionsgeschäfte.

Die mit Bezug auf die eingelagerten Güter vorkommenden Speditionsgeschäfte werden ausschliesslich durch die Unternehmung besorgt, und sind hiefür die tarifmässigen Gebühren zu leisten.

Die Manipulations- und Speditionsgeschäfte werden mit thunlichster Beschleunigung, jedoch selbstverständlich nur nach Massgabe der der Unternehmung zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, bezw. nach Massgabe der ihr von dem in Frage kommenden Transportinstitute zur Disposition gestellten Transportmittel und in der Regel in der Reihenfolge der von den Parteien einlaufenden Aufträge erledigt.

§ 42.

Oeffentliche Versteigerungen.

Ueber Wunsch der Einlagernden und auf deren Rechnung werden öffentliche Versteigerungen (Auctionen) von bei der Unternehmung eingelagerten Gütern unter Anwendung der Bestimmungen des § 16 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, und der von der Unternehmung nach eingeholter Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums festgestellten speciellen Auctionsordnung abgehalten.

§ 43.

Bezug der Waare.

Der Bezug einer eingelagerten Waare kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt sind, kann der Bezug in der Regel nur nach Colli gestattet werden.

Bei Bezügen von Quantitäten unter 100 kg, 100 l oder $^1/_8$ m³ von einer Lagerpartie ist für die Auslagerung eine im Gebührentarife ohne Unterschied der Waarengattung festzusetzende Minimalgebühr zu entrichten.

§ 44.

Ist kein Lagerschein ausgestellt, so wird die Waare über schriftliche Anweisung gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und der mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung (1. Absatz des § 29 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) dem Hinterleger ausgefolgt.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so wird die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuer und der Gebühren und sonstigen Forderungen der Unternehmung nach Massgabe des 2. Absatzes des § 28 des soeben bezogenen Gesetzes dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit ausgefolgt.

§ 45.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants ist die Waare an den Eigenthümer des Besitzscheines nur dann auszufolgen, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen (§ 20, Z. 2, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) bei der Unternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird.

Von der erfolgten Hinterlegung hat die Unternehmung den auf dem Warrant allenfalls benannten besonderen Domiciliaten (§ 21 des Gesetzes vom 28. April 1869, R.-G.-Bl. Nr. 64) zu verständigen, den hinterlegten Betrag aber an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen und, wenn die Behebung nicht binnen 3 Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 46.

Haftung der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhaus-Unternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhaus-Unternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Art. 348 des a. H.-G.-B. nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Art. 386 des H.-G.-B. für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung auch dann, wenn dieselbe bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar war und erst später entdeckt worden ist, in dem Falle, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Lagerhaus - Unternehmung schriftlich angemeldet worden ist.

§ 47.

Vorauslagen.

Die auf den eintretenden Gütern allenfalls haftenden Frachtgebühren und sonstigen Spesen werden in der Regel durch die Unternehmung, wenn hieraus für dieselbe voraussichtlich kein Verlust erwachsen kann, für Rechnung des Hinterlegers berichtigt.

Der Hinterleger bleibt der Lagerhaus-Unternehmung durch ein Jahr und sechs Wochen, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, haftbar für etwaige Frachten- und Gebühren-Nachzahlungen, welche die Lagerhaus-Unternehmung auf Grund des § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements nachträglich auf das eingelagerte Gut zu leisten hat.

§ 48.

Lagerzins.

Der Lagerzins (Lagermiethe) wird vom Tage des Eintrittes des Gutes in das Lagerhaus, und zwar in der Regel nach Wochen und 100 kg, resp. 100 l, resp. $^1/_2$ m³, für einen vollen metrischen Centner, resp. 100 l, resp. $^1/_2$ m³ gerechnet.

Inwiefern Ausnahmen von der Regel stattfinden, bestimmt der Tarif.

§ 49.

Fälligkeit des Lagerzinses, dann der sonstigen Gebühren und Forderungen.

Die Unternehmung ist berechtigt, die tarifmässige Lagermiethe für vier Wochen, dann bei vorliegendem Auftrage zur Verzollung oder Versteuerung der Waare auch die Zoll- und Steuergebühren im vorhinein einzuheben.

Im Uebrigen ist die Unternehmung berechtigt, die Lagermiethe von vier zu vier Wochen einzuheben und die sonstigen tarifmässigen Gebühren und etwaigen Spesen, wie auch die allfällig von ihr berichtigten Vorauslagen für Fracht oder sonstigen Aufwand sofort nach geschehener Auslage zu erheben oder aber mit den Hinterlegern in laufender Rechnung zu verrechnen.

Die Hinterleger haben auf Verlangen der Unternehmung die aushaftenden Forderungen jederzeit sofort zu berichtigen.

§ 50.

Reicht der Werth einer einlangenden Waare voraussichtlich zur Deckung der Vorauslagen und der für eine längere Zeit zu veranschlagenden Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung nach dem Ermessen derselben nicht aus, und wird der Forderung, welche die Unternehmung in einem solchen Falle nach Massgabe des § 50 zu stellen für gut befunden hätte, von Seiten des Hinterlegers nicht mit Wendung der Post vollständig entsprochen, so ist die Unternehmung berechtigt, die Annahme der Waare zu verweigern und mit derselben im Sinne des § 25 dieses Reglements vorzugehen.

§ 51.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und

b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen (§ 12 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder, wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im Voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 18, Z. 6, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 52.

Parteienverkehr im Lagerhause.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur mit Erlaubniss der Lagerhaus-Verwaltung gestattet; die Hinterleger, beziehungsweise die Besitzer von Lagerscheinen (Besitzschein oder Warrants) sind nur zum Besuche jener Abtheilung, und zwar nur in Begleitung eines Bediensteten des Lagerhauses berechtigt, in welcher ihre Waaren lagern.

§ 53.

Das Tabak- oder Cigarrenrauchen ist weder in den gedeckten noch ungedeckten Räumen des Lagerhauses gestattet, und die Verabreichung von Trinkgeldern, Wein, geistigen Getränken oder sonstigen Geschenken an die Magazinsbediensteten oder Arbeiter ist streng untersagt.

§ 54.

Auskünfte über im Lagerhaus erliegende Güter oder über daselbst gemachte Geschäfte werden nur den zur Einholung solcher Auskünfte legitimirten Interessenten ertheilt, und sind die Bediensteten der Unternehmung zur pünktlichen Befolgung dieser Vorschriften angewiesen, weshalb sie sich in dem Verkehre mit den Parteien jedes nicht zur Sache gehörigen Gespräches zu enthalten haben.

§ 55.

Der Austritt von Gütern aus dem Lagerhause oder von Personen mit Packeten welcher Art immer ist ohne Legitimation untersagt.

Bestimmungen

betreffend

das im § 12 des Reglements für das öffentliche Lagerhaus Prag der Firma Schenker & Co. festgesetzte Schiedsgericht.

Competenz.

§ 1.

Das Schiedsgericht des Lagerhauses ist zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften berufen, wenn sich die Parteien schriftlich dem Schiedsgerichte unterworfen haben.

Constituirung.

§ 2.

Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Art gebildet, dass beide Streittheile je drei nicht in Gemässheit dieses Statutes ausgeschlossene Personen als Schiedsrichter wählen.

Die vollzogene Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich von jeder wahlberechtigten Partei der anderen mitzutheilen.

§ 3.

Wenn einer der Streittheile eine giltige Wahl nicht vornimmt oder die Annahmeerklärung der von ihm gewählten Schiedsrichter nicht beibringt und auch einer diesbezüglich von der anderen Seite an ihn gerichteten Mahnung innerhalb 14 Tagen nicht Folge leistet, so werden auf Ansuchen der nicht saumseligen Partei die Schiedsrichter für die säumige Partei von dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Prag bestellt.

Lehnt derselbe die Ernennung der Schiedsrichter ab oder vollzieht er sie nicht binnen acht Tagen nach Zustellung des bezüglichen Ersuchens, so tritt der Schiedsvertrag ausser Wirksamkeit.

§ 4.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte sind:

1. diejenigen, die in Folge strafgerichtlicher Verurtheilung (in Gemässheit des Gesetzes vom 15. November 1867) nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte stehen; ferner diejenigen, wider welche wegen einer derartigen strafbaren Handlung die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet ist, sowie alle diejenigen, welche sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden;

2. diejenigen, über deren Vermögen der Concurs eröffnet ist, so lange die Concursverhandlung dauert;

3. diejenigen, welche nicht im Prager Polizeirayon ihren Wohnsitz haben;

4. diejenigen, welche der Unternehmung des Lagerhauses der Firma Schenker & Co. angehören oder welche im Dienste derselben stehen;

5. wenn ein Schiedsspruch für ungiltig erklärt wurde, diejenigen, die bei der früheren Verhandlung als Schiedsrichter fungirt haben.

§ 5.

Der Obmann des Schiedsgerichtes wird in einer Versammlung sämmtlicher Schiedsrichter, welche von den Inhabern des Lagerhauses zu diesem Behufe einzuberufen ist, gewählt.

Zur Vornahme dieser Wahl ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern des Schiedsgerichtes erforderlich.

Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzettel durch absolute Majorität. Wird bei dem ersten Wahlgange die absolute Majorität nicht erzielt, so findet eine engere Wahl statt, und sind in dieselbe diejenigen, welche bei dem ersten Wahlgange die relativ meisten Stimmen erhalten haben, einzubeziehen.

Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Ist bei einem der gewählten Obmänner einer der im § 4 bezeichneten Ausschliessungsgründe vorhanden, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 6.

Das Schiedsrichtercollegium, welches zur Entscheidung über einen Streitfall zusammentritt, besteht aus acht Mitgliedern, und zwar: dem Obmanne als Vorsitzenden, den sechs von den Parteien gewählten Schiedsrichtern und dem Schriftführer, den der Vorsitzende zu bestellen hat.

Sollte aber in einem Streitfalle der Zusammentritt des Schiedrichtercollegiums durch Ausbleiben eines oder mehrerer Schiedsrichter zum dritten Male frustrirt werden, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht darauf, von wem sie gewählt wurden) anwesend sind, dieselben über Begehren einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urtheilsfällung vorzugehen.

Einbringung der Klage.

§ 7.

Die Klage hat eine gedrängte Darstellung des Streitfalles und die Bezeichnung der geltend zu machenden Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten.

Urkundliche Behelfe sind in zweifacher Abschrift oder in Urschrift und in Abschrift anzuschliessen.

Das mit dem Originale instruirte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

Die Rechtsansprüche können vor dem Schiedsgerichte schriftlich oder mündlich durch Protokollserklärung bei dem Obmanne des Schiedsgerichtes persönlich oder durch Bevollmächtigte eingebracht werden. Letztere haben sich durch eine schriftliche Specialvollmacht im Sinne des § 1008 a. b. G.-B. zu legitimiren.

Die schriftliche Klage, sowie alle sonstigen Eingaben an das Schiedsgericht sind beim Obmanne zu überreichen.

Eine etwa erforderliche Ergänzung der Klage hat der Obmann sofort zu veranlassen.

Ansprüche, aus demselben Rechtsgeschäfte oder aus der nämlichen Thatsache entsprungen, können auch von mehreren Klägern in derselben Klage geltend gemacht werden.

Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers aus verschiedenen Rechtsgeschäften oder Thatsachen cumulativ in eine und dieselbe Verhandlung einbezogen werden.

Ablehnung.

§ 8.

Ein Schiedsrichter oder ein Obmann kann abgelehnt werden:

1. in seinem eigenen und in allen jenen Geschäften, bei welchen er unmittelbar oder mittelbar Schaden oder Vortheil zu erwarten hat;

2. in Geschäften seiner Gattin, seiner Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie und seiner Geschwister oder jener, die mit ihm im selben Grade verschwägert sind;

3. in Geschäften seiner Mündel und Curanden;

4. in Geschäften, bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;

5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der beiden Parteien steht.

Doch muss die Partei dieses Ablehnungsrecht längstens innerhalb drei Tagen nach Bekanntgabe der gegentheils gewählten Schiedsrichter geltend machen, widrigens dieses Ablehnungsrecht erloschen ist.

Jedes Mitglied des Schiedsgerichtes ist, auch wenn es von der Partei nicht abgelehnt wird, verpflichtet, sich in denjenigen Streitsachen, in welchen es nach den vorstehenden Bestimmungen abgelehnt werden könnte, jeder Mitwirkung zu enthalten.

§ 9.

Erkennt das abgelehnte Mitglied einen Ablehnungsgrund nicht an, so steht die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung eines Schiedsrichters dem Schiedsgerichtsobmann zu.

Trifft die Ablehnung den Obmann, so entscheiden hierüber die Schiedsrichter, und ist derselbe bei gleichgetheilten Stimmen als abgelehnt anzusehen.

§ 10.

Wird einem Ablehnungsbegehren aus was immer für einem Grunde stattgegeben oder fällt ein Schiedsrichter durch Tod, durch Rücklegung des Schiedsrichteramtes oder in Folge Eintrittes eines der im § 4 erwähnten Ausschliessungsgründe weg, so hat die betreffende Partei bei den Folgen des § 3 einen neuen Schiedsrichter zu wählen.

Tritt eine dieser Voraussetzungen hinsichtlich des Obmannes des Schiedsgerichtes ein, so ist eine Neuwahl nach den im § 5 enthaltenen Bestimmungen einzuleiten.

Anberaumung der Verhandlung.

§ 11.

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie Abschriften der Klagsbeilagen dem Gegner zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

Verhandlung.

§ 12.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich.

§ 13.

Die Verhandlung ist bis zur Verkündung ihres Schlusses als ein Ganzes anzusehen.

Alles bis zu diesem Zeitpunkte Vorgebrachte gilt als rechtzeitig vorgebracht.

Bei der Urtheilsfällung ist nur dasjenige zu berücksichtigen, was in der Verhandlung vorgekommen ist.

§ 14.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungiren.

Ist dieses der Fall, so hat der Obmann in der späteren Verhandlung die wesentlichen Ergebnisse der früheren mündlichen Verhandlung, welche ihm noch in klarer Erinnerung sind und ihm allenfalls durch eigenhändige, zur Unterstützung seines Gedächtnisses geführte Aufzeichnungen bestätigt werden, mit Bezugnahme auf die Klage, auf die zu den Acten gebrachten Beweisstücke und die protokollarischen Beurkundungen mit thunlicher Uebersichtlichkeit mündlich vorzuführen und an die also festgesetzten Ergebnisse der abgebrochenen Verhandlung die Fortsetzung derselben anzuknüpfen.

§ 15.

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihrem Vertreter erscheinen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 16.

Bleibt ein Streittheil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung ohne gewichtige vorherige Entschuldigung aus, so kann mit der Verhandlung und nach Schluss derselben mit der Schöpfung des Spruches vorgegangen werden.

§ 17.

Der Vorsitzende handhabt die Sitzungspolizei und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen.

Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann, ungeachtet ihrer Entfernung, mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei neuerlicher Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde.

Jedenfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrirten Verhandlung zu ersetzen.

§ 18.

Die Parteien haben ihre Belege, Originalurkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen.

Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen, oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen.

Findet das Schiedsgericht ausserdem die Einvernehmung von Zeugen, die Erhebung eines Sachverständigenbefundes oder die Abnahme eines Handschlages für nothwendig, so kann es dies nach seinem Ermessen sogleich selbst vornehmen, oder sich wegen Vornahme an das ordentliche Gericht wenden.

Letzteres hat auch im Falle einer Eidesabnahme und dann stattzufinden, wenn die Zeugen oder Sachverständigen der an sie ergangenen Vorladung des Schiedsgerichtes nicht Folge leisten.

Nach Einlangen der Beweiserhebung ist eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekannt zu geben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hiebei zu erscheinen oder nicht.

Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Theile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

Schiedsspruch.

§ 19.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft.

Nur bei gleichgetheilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen, und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 20.

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht an die Bestimmungen des Civilrechtes und der jeweilig geltenden Lagerhausordnung gebunden und entscheidet unter Berücksichtigung des Ergebnisses der gesammten Verhandlung und Beweisführung nach freier Ueberzeugung.

§ 21.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Parteien nicht überschreiten und muss, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen.

Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen, doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als 3 Tage sein.

§ 22.

Die Verkündigung des Schiedsspruches, der zu protokolliren ist, hat unmittelbar nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung zu geschehen.

Dem Schiedsspruche sind die Entscheidungsgründe, welche eine gedrängte Darstellung des Sachverhaltes zu enthalten haben, beizulegen.

Waren die Parteien bei der Verkündigung des Schiedsspruches nicht anwesend oder wenn dies die eine oder die andere Partei begehrt, so ist denselben eine schriftliche Ausfertigung des Schiedspruches sammt Gründen zuzustellen.

§ 23.

Vor dem Schiedsgerichte können auch executionsfähige Vergleiche geschlossen werden.

§ 24.

Das Schiedsgericht entscheidet auch über Incidenzstreitigkeiten, insbesondere über Gesuche um Rechtfertigung des Ausbleibens.

Protokollführung.

§ 25.

Ueber die mündliche Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen; dasselbe muss die Namen der Mitglieder des Schiedsgerichtes, der Parteien und ihrer Vertreter, die wesentlichen Vorkommnisse in der Sitzung, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urtheils und die hierüber etwa abgegebenen Erklärungen der Parteien enthalten.

Das Verhandlungs- und Berathungsprotokoll, der Schiedsspruch, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein.

Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämmtlichen Urkunden mitzufertigen.

Kosten.

§ 26.

Im Spruche sind die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens, sowie die einem Streittheile eventuell erwachsenen Vertretungskosten, deren Ausmass das Schiedsgericht zu bestimmen hat, dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen, im Falle jedoch ein jeder Streittheil nur zum Theile obsiegt, entsprechend zu theilen.

Die Kosten eines Rechtsbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschiessen, welche dieselbe veranlasst.

§ 27.

Die schiedsrichterlichen Urtheile und die vor dem Schiedsgerichte abgeschlossenen Vergleiche unterliegen den in dem Gebührengesetze vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

Rechtsmittel.

§ 28.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, binnen der unerstreckbaren Frist von 8 Tagen, vom Tage der mündlichen Verkündigung des Schiedsspruches oder, wenn in Folge Abwesenheit der Partei bei der Verkündigung des Schiedsspruches oder eines von ihr hiebei gestellten Begehrens eine schriftliche Ausfertigung des Schiedsspruches ihr zugestellt wurde, vom Tage dieser Zustellung schriftlich einzubringen.

Sie muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

Durch Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

Execution.

§ 29.

Die Vollstreckung des Schiedsspruches oder des vor dem Schiedsgerichte geschlossenen Vergleiches ist bei dem zuständigen Gerichte anzusuchen.

Schlussbestimmung.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches von dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Prag verwahrt wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Herstellung eines Trottoirs längs der Aerarialstrasse in Zlichow beim bahnärarischen Gebäude Nr. 14 dortselbst.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 9. September 1897, Z. 10.726/IV, die Seitens der Gemeinde Hlubočep angesuchte Abtragung einer Ecke beim bahnärarischen Gebäude Nr. 14 in Zlichow und die unentgeltliche Ueberlassung des hiedurch gewonnenen Baugrundes per 2·6 m² an die genannte Gemeinde bedingungsweise bewilligt. Ferner wurde gegen die beabsichtigte Herstellung eines neuen Trottoirs unter der Bedingung, dass die Gemeinde Hlubočep die zukünftige Erhaltung dieses Trottoirs in ihre eigene Regie übernimmt, kein Anstand erhoben und die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag ermächtigt, in diesem Sinne das Nöthige zu veranlassen.

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Erweiterung der Geleiseanlage zur Glasfabrik des Anton Rückl nächst Langenau: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Böhm.-Leipa hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Industriegeleiseanlage zur Glasfabrik des Anton Rückl nächst der Station Langenau der Böhmischen Nordbahn für den 29. September angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Wilhelm Bayer bestimmt. [E.-M.-Z. 14.708/IV.]

Elektrische Kleinbahnen Smichov-Holeschowitz und Wrschowitz-Prag. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der von der Prager Stadtgemeinde vorgelegten Projecte für eine elektrische Kleinbahn von Smichov nach Holeschowitz und für die elektrische Kleinbahn Kgl. Weinberge-Wrschowitz-Prag mit einer Abzweigung „Na Moráni"-Palackybrücke die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 27. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 14.296/I.]

Projectirte Localbahn Wieselburg a. E.-Gresten. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom niederösterr. Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Wieselburg a. d. Erlauf der Linie Pöchlarn—Kienberg-Gaming der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Steinakirchen nach Gresten mit einer alternativen Trassenführung zwischen km 2·7 und 10·6 durch das Marbachthal, sowie für eine Anschlussvariante, ausgehend von der Station Purgstall der obgenannten Staatsbahnlinie und nach Steinakirchen führend, die Trassenrevision auf den 11. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 14.343/I.]

Projectirte Localbahn Friedland-Heinersdorf-Landesgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse Friedland vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Friedland über Neustadtl und Heinersdorf zur Landesgrenze in der Richtung gegen Friedeberg in Preussisch-Schlesien die Trassenrevision auf den 30. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 14.018/I.]

Elektrische Kleinbahn Pergine-Montagnaga. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Pergine der Valsuganabahn nach Montagnaga die Trassenrevision auf den 11. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 14.360/I.]

Projectirte Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Executivcomité der projectirten Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau vorgelegten generellen Projectes für obige Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 12.853/I.]

Projectirte Localbahn Perutz-Hrdly. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Johann Freiherrn von Aehrenthal und Genossen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Perutz nach Hrdly im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.
[E.-M.-Z. 9997/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Aenderung des Stationsnamens Radwanitz.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. September 1897, Z. 12.997/IV, wurde die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beantragte Abänderung des Stationsnamens Radwanitz in Radwanitz-Prossenitz genehmigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Erstclassige Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben—Rothenthurmpass. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecken Alvincz—Szelistye und Nagy-Szeben—Szerdahely.) Am 2. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Kepessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der beiden je 27 km langen Streckenabschnitte Alvincz—Szelistye und Nagy-Szeben—Szerdahely (Erdély-Szerdahely) der Theilstrecke Alvincz—Szelistye—Szerdahely—Nagy-Szeben der Hauptlinie Alvincz—Nagy-Szeben—Vöröstorony-Szoros (Rothenthurmpass) (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1896) statt. Nachdem die Commission die Bauausführung und die Betriebseinrichtung beider Theilstrecken als entsprechend befand, gestattete der Commissionsleiter die Eröffnung des Betriebes, welcher von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen sofort aufgenommen wurde. Das gleichfalls 27 km lange Zwischenglied Szelistye—Szerdahely wird erst im Laufe des heurigen Herbstes zur Eröffnung gelangen, da der Bau dieser Strecke bedeutenden Terrainschwierigkeiten begegnete und dort mehrere Tunnels, Viaducte, Brücken, sowie umfangreiche Erdarbeiten auszuführen waren. Der der Bauunternehmung Mandel, Hoffmann und Quittner übertragene Bau wurde Ende 1896 begonnen, und wird derselbe noch vor Ablauf des contractlichen Termines fertiggestellt werden. Die Gesammtlinie, welche, von der Station Alvincz der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehend, diese in der Station Nagy-Szeben mit der Hauptlinie Kis-Kapus—Nagy-Szeben der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Nagy-Szeben—Fogaras verbindet und von Nagy-Szeben aus bis zur äussersten südlichen Grenze am Rothenthurmpass führt, ist eine jener Linien, deren Ausbau zum Anschlusse an das kgl. rumänische Betriebsnetz im Sinne der zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen Convention vom 14. März neuen/26. März 1891 alten Stils auszuführen ist. Die Ursache der beschleunigten Eröffnung der vorbenannten Theilstrecken ist auf den Wunsch der Armeeleitung zurückzuführen, welcher die sofortige Benützung dieser beiden Schienenwege zur Beförderung von Truppen anlässlich der diesjährigen Corpsmanöver in Siebenbürgen willkommen schien.

Projectirte Localbahn Bicske-Székesfehérvár. (Financirung.) Durch den bevorstehenden Bau der Localbahn Bicske-Székesfehérvár (Stuhlweissenburg), welche in radialer Richtung die Linie Budapest—Bruck a. d. L. mit der Knotenpunktstation Székesfehérvár verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895, Vorconcession Post 2) und deren politisch-administrative Begehung bereits angeordnet ist, findet die Serie der im Bereiche der Comitate Feher (Weissenburg) und Tolna zu bauenden Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1895) vorläufig ihren Abschluss. Der Bau der 49·74 km langen Linie Bicske—Székesfehérvár, deren effective Baukosten mit 2,060.000 fl. präliminirt sind, kann als gesichert betrachtet werden, nachdem Budapester Geldinstitute die Durchführung der Financirung übernahmen.

Projectirte Eisenbahn mit Kabelbetrieb in Budapest. (Ministerialbescheid.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat sich in einem an die Budapester Communalverwaltung gerichteten Erlasse im Principe für die Zulässigkeit des Baues und Betriebes einer von einem geeigneten Punkte des II. Stadtbezirkes (Ofen, Tábán) ausgehenden und mit Unterfahrung des Christinenstädter Südbahnhofes in einer Länge von circa 5 km führenden Strassenbahn mit Kabelbetrieb ausgesprochen. Die Communalverwaltung wird aufgefordert, sich mit den Proponenten in der Frage der Benützung hauptstädtischer Grundstücke, und zwar umso rascher zu einigen, als der Abschluss eines diesbezüglichen Vertrages massgebend für die Zulässigkeit der Concessionsertheilung ist und der je frühere Beginn des Baues von der Communalverwaltung selbst als wünschenswerth bezeichnet wurde.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung einer auf elektrischen Verkehr umgestalteten Linie.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat die nunmehr auf elektrischen Betrieb eingerichtete Linie Calvinplatz—Ullöerstrasse—Ludoviceum—Népliget (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101) dem Verkehre übergeben, wodurch die Continuität des Verkehres zwischen den beiden äussersten Endpunkten Népliget—Margarethenbrücke—Zugliget (Svabhegy-Gebirgsstock) hergestellt ist. Die Theilstrecke Ludoviceum—Népliget ist im Anschlusse an die innerstädtische Linie vom Ludoviceum aus mit Hochleitung eingerichtet. In der anlässlich der Eröffnung dieser Linie erschienenen neuen Fahrordnung ist die Anzahl der verkehrenden Wagen gegenüber der bestandenen Fahrordnung auf das Vierfache erhöht.

Budapester Strasseneisenbahnverkehr. (Herstellung der Verbindung zwischen Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit jenen der elektrischen Stadtbahn-Gesellschaft.) Die Generalversammlung des Budapester Municipal-Ausschusses hat ihre Einwilligung dazu ertheilt, dass die Linie der elektrischen Stadtbahn auf dem Theresienring mit der Leopoldring-Linie der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft verbunden werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99) und die Bedingungen bezüglich der Ueberlassung des hiezu nöthigen Terrains festgestellt. Der Minister des Innern verständigte hierauf die Stadtbehörde, dass er diesen Beschluss bestätigt und die Angelegenheit an den Handelsminister geleitet habe, damit dieser die administrative Begehung anordne. Bei der am 10. September unter Führung des Sectionsrathes des Handelsministeriums Dr. Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden stattgefundenen administrativen Begehung erklärte die Commission, dass sowohl vom technischen als administrativen Standpunkte aus gegen die Durchführung dieses Projectes keinerlei Anstand obwalte und der sofortige Beginn der Arbeiten zulässig sei. Die praktischen Folgen dieser im Interesse der Hebung des hauptstädtischen Verkehres im Einvernehmen der beiden concurrirenden Unternehmungen zu schaffenden Neuerung versprechen eine wesentliche Zunahme der Frequenz im Bereiche der beiderseitigen Betriebsnetze.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Frachtfreie Beförderung.) Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die preussischen Eisenbahn-Directionen und die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn ermächtigt, freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidern, Decken, Betten und Hausgeräthen u. s. w., die zur Unterstützung der durch Ueberfluthungen und Hagelschlag betroffenen Bevölkerungen in Schlesien und den Königreichen Sachsen und Württemberg bestimmt sind, auf den Staatsbahnen und der Main-Neckar-Bahn bis zum 31. October 1897 frachtfrei zu befördern. Die Eisenbahncommissäre sind ermächtigt worden, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahn-Verwaltungen die Gewährung der gleichen Frachtfreiheit zu gestatten.
[„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Tarifirung von Mehl und Getreide.) Der bayerische Eisenbahnrath hat bekanntlich in seiner letzten Sitzung mit Mehrheit einen Antrag des Barons von Soden auf verschiedene Tarifirung von Mehl und Getreide angenommen. Die bayerische Staatsregierung hat nunmehr die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen angewiesen, in der Eisenbahn-Tarifcommission im Sinne dieses Mehrheitsbeschlusses Anträge zu stellen.
(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan, giltig ab 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1897.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 10. September l. J. tritt ab 1. October der Herbstfahrplan der Personenschiffe auf allen Linien in Kraft.

Auf der oberen Donaustrecke werden bis längstens Ende October Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein und zwischen Melk—Krems unterhalten.

Die täglichen Personenfahrten zwischen Wien und Pressburg finden bis inclusive 9. October ab Wien und 10. October ab Pressburg statt.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai und Budapest werden laut Sommerfahrplan bis auf Weiteres fortgeführt.

Ab 1. October finden zwischen Budapest und Mohacs tägliche Personenschiffahrten statt, ab Budapest werden ferner wöchentlich zweimal, und zwar jeden Dienstag und Samstag um 10 Uhr Vormittags, nach Semlin—Belgrad—Orsova, ebenso in umgekehrter Richtung, und zwar ab Orsova jeden Samstag und Mittwoch um 5 Uhr Früh unterhalten.

Von Turn-Severin bis Galatz finden wöchentlich zwei directe Postschiffahrten unter Berührung sämmtlicher bulgarischer und rumänischer Stationen in beiden Richtungen statt. Abfahrt von Turn-Severin jeden Dienstag und Freitag um 5 Uhr Früh, Rückfahrt von Galatz jeden Montag und Freitag um 8 Uhr Früh.

Zwischen Galatz und Tultscha und umgekehrt findet täglich, mit Ausnahme von Samstag, eine Verbindung statt. Abfahrt von Galatz 7 Uhr Früh, Rückfahrt ab Tultscha 12 Uhr 30 Minuten Mittags.

[Mit Beginn des Herbstfahrplanes werden in der Thalfahrt keine directen Karten über Orsova, in der Bergfahrt keine Karten über Turn-Severin ausgegeben.

Ab Galatz nach Odessa und Batum finden regelmässige Verbindungen im Personen- und Frachtenverkehre durch die Dampfer des Oesterr. Lloyd statt.

Auf der Theiss im gemischten Dienste werden bei günstigem Wasserstande zwei Personenschiffahrten per Woche zwischen Szegedin—Semlin aufrecht erhalten.

Auf der Save finden im gemischten Dienste bei günstigem Wasserstande drei Personenfahrten in der Woche zwischen Schabatz—Belgrad unter Berührung der Stationen Unca, Ostruschnika, Obrenovatz statt, und zwar ab Schabatz jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag 7 Uhr Früh, ab Belgrad jeden Montag, Mittwoch, Freitag 7 Uhr Früh.

Längs des serbischen Donauufers finden ab Belgrad nach Orsova jeden Montag und Donnerstag um 5 Uhr 30 Minuten Früh Fahrten statt. (Postschiff mit Berührung der Stationen Pancsova [Vorcontumaz], Semendria, Kubin, Dubrovica, Báziás, Gradiste, Moldova, Golubac, Drencova und Milanovac). Erste Fahrt am 4. October. Desgleichen ab Orsova nach Belgrad jeden Mittwoch und Samstag um 5 Uhr Früh. Erste Fahrt am 2. October.

Ab Belgrad nach Dubrovica werden im gemischten Dienste täglich Personenfahrten unterhalten (unter Berührung der Stationen Ritopek, Grocka und Semendria), desgleichen in umgekehrter Richtung.

Ausserdem werden tägliche Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Vukovár—Neusatz, Semlin—Belgrad—Pancsova und Silistria—Calarasch unterhalten.

Russland. (Projectirter Bau eines die Ostsee von Riga aus mit dem Schwarzen Meere in Cherson verbindenden Schiffahrtscanals.) Die russische Regierung plant gegenwärtig ein Unternehmen, dessen Verwirklichung von grosser Tragweite für Russland in ökonomischer und commercieller Beziehung sein würde. Es handelt sich um das Project eines Canals zwischen Riga (Ostsee) und Cherson (Schwarzes Meer). Die Länge desselben beträgt 1600 km, und soll derselbe auf der Höhe 6·5 m breit sein und die mittlere Tiefe 8·5 m betragen. Der Canal wird die Düna mit der Beresina und dem Dniepr verbinden. Die Hauptarbeit fast auf der ganzen Ausdehnung wird in Vertiefung und Regulirung der Flüsse bestehen; nur in Dünaburg wird ein Canal von 120 km Länge gegraben werden müssen. Es werden auch 19 Häfen angelegt, unter Anderem in Dünaburg, Kiew und Jekaterinoslaw, und es werden jetzt in Riga und Cherson Vorarbeiten zum Baue von riesigen Hafenbassins vorgenommen. Auf dem linken Ufer der Pripet (Nebenfluss des Dniepr) in der Nähe der Stadt Pinsk wird ein Riesenreservoir gebaut, und soll sich der Canal an dieser Stelle mit dem Niemen und der Weichsel verbinden. Bei der projectirten elektrischen Beleuchtung der ganzen Canallänge wird die Fahrtdauer von Riga bis Cherson sechs Tage betragen, da auch für die grössten Schiffe die Fahrgeschwindigkeit auf 11 km per Stunde berechnet wird. Der Kostenanschlag beträgt über 200 Millionen Rubel, und sollen die Arbeiten im Jahre 1902 beendet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Graz wurde am 10. August bei der Firma

„Localbahn Gleisdorf-Weiz"

Dr. Alexander Wannisch als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Dr. Julius von Derschatta Edler von Standhalt als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXX. Stückes.) Das am 15. September herausgegebene CLXX. Stück enthält unter

Nr. 3401: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 11. September 1897, Z. 34.039, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 3402: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. September 1897, Z. 145.203, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen in Wittigsthal und Klingenthal.

Nr. 3403: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 12. September 1897, Z. 31.475, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Rinder, Schafe und Schweine aus Tirol nach der Provinz Brescia.

— (Inhalt des CLXXI. Stückes.) Das am 16. September herausgegebene CLXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3404: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. September 1897, Z. 143.329, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Schlackenwerth der Buschtěhrader Eisenbahn als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CLXXII. Stückes.) Das am 18. September herausgegebene CLXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3405: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 14. September 1897, Z. 19.019, betreffend Bestimmungen über den Verkehr mit Schweinen für die politischen Bezirke Volosca und Capodistria.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene 6·61 km lange Strecke Schieder—Bromberg der kgl. Eisenbahndirection zu Hannover, sowie die am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene 5·6 km lange Strecke Lemnitzhammer—Blankenstein (Saale) der kgl. Eisenbahndirection Erfurt sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. September d. J. dem bei der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bediensteten Tischler Jakob Kuna in Floridsdorf in Anerkennung seiner mehr als fünfzigjährigen, einem und demselben Eisenbahn-Unternehmen zugewendeten treuen Dienste das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Ernennung des mit Erlass vom 4. April 1897, Z. 3348/I, bestätigten, verantwortlichen Betriebsleiters der elektrischen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald Franz Resch zum Director dieses Bahnunternehmens genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 14.229/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Vollmau.

Die bisherige Bezeichnung der Haltestelle „Vollmau“ der Linie Pilsen—Furth i. W. wird vom 1. October 1897 an in „Böhmisch Kubitzen-Vollmau“ abgeändert.

Pilsen, am 15. September 1897. [703]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Eröffnung der Kohlenverladestelle Paredl und des mit dieser durch eine Schleppbahn verbundenen Venus-Tiefbauschachtes.

Am 1. October 1897 gelangt die bereits in unserem Localgütertarife vom 1. Februar 1894 bezeichnete, zwischen den Stationen Maria-Ratschitz und Brüx gelegene, nur für die Aufgabe von Kohlensendungen bestimmte Verladestelle Paredl und damit im Zusammenhange der mit dieser Verladestelle durch eine Schleppbahn verbundene, den Herren A. Benda und Consorten gehörige Venus-Tiefbauschacht zur Eröffnung.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen vom Venus-Tiefbauschachte betragen:

a) im Inlandverkehr 1·60 Kronen
b) im Auslandverkehr 1·40 Mark
bezw. 1·70 Francs
} für 10.000 kg

Teplitz, am 20. September 1897. [704]

Berichtigung.

Auf Seite 3 des vom 1. Februar 1897 giltigen Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner des Ausnahmetarifes vom 1. April 1897 für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist der Punkt 5 der allgemeinen Bestimmungen zu streichen, der nachfolgende Punkt 6 demgemäss mit Punkt 5 zu bezeichnen und die übrigen Punkte mit den entsprechenden fortlaufenden Nummern zu versehen.

Wien, am 20. September 1897. [705]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung directer Gepäckstaxen im Verkehr zwischen Karlsbad und Südtiroler Stationen.

Für den directen Gepäckverkehr zwischen Karlsbad und Südtirol über Kufstein und den Brenner sind nachverzeichnete Gepäckstaxen zur Einführung gelangt, und zwar:

Für die Relation	Tarifsatz a ohne Freigepäck	Tarifsatz b mit Freigepäck
Karlsbad—Franzensfeste	Mk. 1·55	Mk. —·59
„ —Bozen-Gries	„ 1·55	„ —·77
„ —Trento	„ 1·55	„ —·98
„ —Mori	„ 1·55	„ 1·09
„ —Ala	„ 1·55	„ 1·13

für je 10 kg, bezw. für jede Uebergewichts-Einheit von 10 kg.

Wien, am 18. September 1897. [706]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Ausnahmefrachtsätze für Cement.) Mit Wirkung vom 1. November werden die im Verkehre von Heidelberg bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Cement nach den Stationen Frankfurt a. M., Directionsbezirke Frankfurt a. M. und der Main-Neckar-Bahn, sowie nach Mainz, Worms und Worms Hafen aufgehoben.

An deren Stelle treten die regelrechten Frachtsätze des Specialtarifes III.

Aenderungen der Tarifbestimmungen in den Gruppentarifen der Preussischen Staatsbahnen. (Ueberfuhrsgebühren etc.) Die besonderen Bestimmungen der Staatsbahn-Gruppentarife unter II. D. IV. A. erhalten vom 1. October ab die folgende Fassung:

	für	Betrag Mk.	Betrag Pfg.
A. Insoweit die Eisenbahn die Ueberführung von Wagen nach und von Privatanschlussgeleisen, Ladebühnen, Speichern u. s. w. übernimmt, richtet sich die Erhebung der Ueberführungsgebühr nach den besonderen Verträgen. Für den Fall der Zustellung oder Abholung von Wagen nach und von Lagerplätzen, auch wenn diese an öffentlichen Ladegeleisen liegen, wird erhoben . . . . sofern nicht ausnahmsweise in den bestehenden Verträgen etwas anderes bestimmt ist	jeden Wagen	—	50

Nordwestdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Berichtigung von Kilometerentfernungen.) In dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1897 nebst Nachtrag sind die Entfernungen für nachstehend genannte Stationsverbindungen berichtigt worden:

Jossa—Norden	= 571 km
Nordhausen—Bantin	= 333 „
Wolkramshausen—Bantin	= 341 „
Niedersachswerfen-Ilfeld—Bantin	= 339 „
Sollstedt—Bantin	= 360 „
Niederorschel—Bantin	= 369 „
Leinefelde—Bantin	= 375 „
Nordhausen—Zarrentin	= 337 „
Niedersachswerfen-Ilfeld—Zarrentin	= 343 „
Wolkramshausen—Zarrentin	= 345 „
Sollstedt—Zarrentin	= 364 „
Niederorschel—Zarrentin	= 373 „

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
3	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Mineralische Kohle als Frachtgut	Brüx: Mariahilf-, Theresia-Tiefbau-Schacht	Kolleschowitz	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Tarif vom 1. Jänner 1896 für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	29·3	27·3	2·0	Kartirung		
				Brüx: Anna-, Carolinen-, Mathilden-Schacht					29·4	27·4	2·0			
				Brüx: Julius-Schacht II, III, IV, Grube Habsburg, Victoria-Tiefbau-Schacht I, II					30·1	28·1	2·0			
				Brüx: Guido-Schacht II, Humboldt-Schacht I, II, Centrum-Schacht, Radetzky-Schacht					30·3	28·3	2·0			
				Dux: Louisen-Schacht					29·3	27·3	2·0			
				Dux: Wilhelm-Schacht					29·5	27·5	2·0			
				Dux: Eleonoren-, Hartmann-Schacht					29 6	27·6	2·0			
				Dux: Vertrau auf Gott-, Friedrich-Schacht					29·7	27·7	2·0			
				Dux: St. Walpurgis-, Hermann-Schacht					30·3	28·3	2·0			
				Holtschitz-Seestadtl					29·4	27·4	2·0			
				Triebschitz					29·4	27·4	2·0			
1674	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoff, geschliffener, der Position H—29 des Tarifes, Theil I. der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893, in nassem Zustande als Frachtgut	Schlackenwerth (via Kralup—Turnau)	Kleinskal	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 des Nordwestböhm. Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 sammt Nachträgen	122 Heller	110 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1898 bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1675	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend, welche von Jaworzno nach Wr.-Neustadt zur Reparatur gesendet u. nach erfolgter Reparatur wieder nach Jaworzno rückbefördert wird	Szczakowa	Wien Nordbahnhof transito	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	88·1 kr. = 176·2 Heller	164·0 Heller	12·2 Heller	Im Kartirungswege	—	—
				bezw. vice versa										
1676	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Rübenschnitte	Wilkosch-Keltschan	Mutenitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Parteien; Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	26·8 Heller	—	Im Kartirungswege	—	—
			Zuckerrüben	Mutenitz	Wilkosch-Keltschan					32·8 Heller				
1677	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	1. Rüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Grosshof	Gross-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 15.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. October 1897 bis 30. September 1898	Localtarife	Verschieden	20 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Gross-Seelowitz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Gross-Seelowitz auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Refactiestempel der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden auch alle durch die die Refactie reclamirende Firma während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbezeichneten Relationen in geringeren Mengen als vollen Wagenladungen per Bahn expedirten Sendungen, bei welchen dieselbe in der Richtung nach Gross-Seelowitz als Empfängerin und in der Richtung von Gross-Seelowitz als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, ohne dass jedoch für diese Transporte eine Refactie vergütet wird
				bezw. vice versa										
			2. Die sonstigen unter 1. nicht genannten Güter in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Grosshof	Gross-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.					24 Heller				
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1678	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralische Staubkohle	Alt-Kladno Buschtěhrad Duby Kladno Neu-Kladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via Kralup, B.-Brod—Brünn	Wien Nordbahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	53·6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1679	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg D.-Altenburg Petronell Rohrau Pachfurth Bruck a. d. L. St.E.G. Localb. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Mannersdorf Klein-Neusiedl oder vice versa	Pottendorf-Landegg via Gr.-Neusiedl	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 17·9 17·9 16·1 14·8 14·3 12·7 11·7 10·1 9·1 9·1 9·6 11·9 12·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Güter der Classe II b) Güter der Classe A	Falkenau a. d. Eger oder vice versa	Hořic Königinhof Rothkosteletz	Ad a) Aufgabe in beliebigen Mengen. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 333 b) 259 a) 356 b) 283 a) 376 b) 293		Im Kartirungswege		
1681	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch	Iglau Oe.N.W.B. über Dux—Aussig—Schreckenstein	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 und Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Besteht kein directer Satz	88 Heller		Im Kartirungswege		Die Schleppbahnfrachten sind in diesem Frachtsatze nicht mit inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1682	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eisenbahnschwellen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, eiserner Brückenüberbau, Mobiliar, Gebäude- und Bahnausrüstungsgegenstände, Aufschriftentafeln, mechanische Einrichtungen für Drehscheiben, Wasserstationen, Brückenwaagen und Weichensicherungsanlagen b) Fahrbetriebsmittel	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, sowie der Localbahn Chodau-Neudek		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Marienbad—Karlsbad oder Karlsbad-Johanngeorgenstadt oder für dieselben bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. Eisenbahn-Bauleitung Karlsbad oder die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung, bezw. k. k. Staatsbahn-Direction als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1683	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle			Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis Ende September 1898	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in directer Schienenverbindung mit der Station Aussig St.E.G. stehenden Etablissements als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Dux und Ladowitz	Aussig	Auflieferung von 40.000 Tonnen.*)			17·6	16·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					20·4	19·6	0·8			
				Triebschitz					21·0	20·2	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					21·4	20·6	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					17·6	16·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					19·2	18·4	0·8			
				Dux und Ladowitz		Auflieferung von 60.000 Tonnen.*)			17·6	16·8	0·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					20·4	18·8	1·6			
				Triebschitz					21·0	19·4	1·6			
				Holtschitz-Seestadtl					21·4	19·8	1·6			
				Schwaz-Kuttowitz					17·6	16·8	0·8			
				Bilin k.k.St.B.					19·2	18 4	0·8			
1684	Südbahn-Gesellschaft		Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 wird für Getreide der Pos. G—13 des Tariftheiles I, welches nachweislich per mare in Triest-Freihafen S.B. eingelangt ist und ab dort bahnseitig nach Triest (S.B.) und in das Magazin VI daselbst überstellt wird, eine Gebühr von **9 Hellern** pro 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen im Kartirungswege berechnet. Die Sendungen müssen in Säcken verpackt sein und via Nabresina zur Weiterbeförderung gelangen.											

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren (Cement, gebrannter, Gips, Chamottemehl und Chamottethon, ungelöschter Weisskalk).
2. Diverse vegetabilische Oele und Fettwaaren (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.).
3. Diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg-, Lager- und Putzwolle, Hanf etc.).
4. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl (Band-, Flach-, Rund-, Quadrat- und Façoneisen, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.).
5. Diverse Eisenwaaren (Eisendraht, Drathseile, Draht- und Gliederketten, Drahtgewebe und Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Holz- und Gestellschrauben, Eisengewindschrauben, Splinten, Drahtstiften etc.).
6. Rohmetalle und Metallwaaren, Antimon, Schlag- und Schnellloth, Messing- und Pakfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben, Brenner etc.).
7. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte.
8. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Zwirn, Nähseide, Tapeziererartikel.
9. Posamentirwaaren.
10. Seilerwaaren.
11. Kautschukwaaren.
12. Lederwaaren.
13. Bürstenbinderwaaren.
14. Glaswaaren.
15. Kanzleimaterialien, Telegraphen - Papierstreifen, Indigopapier etc.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung verschiedener Materialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau **bis längstens 25. October l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die der Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat versiegelt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1898 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 26. October l. J. um 9 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, im September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. **Wien, 25. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere elektrisch zu betreibende Kleinbahnen in Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Julius Modern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende elektrisch zu betreibende Kleinbahnen in Triest, und zwar:

1. vom Kasernplatz beim Hospital vorüber bis zur Landwehrkaserne,
2. von demselben Ausgangspunkte durch die innere Stadt nach San Andrea und Servola,
3. von demselben Ausgangspunkte über Via del Belvedere zu einem erst zu bestimmenden Endpunkte

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. März 1897. Z. 1525/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Oetzthal nach Längenfeld im Oetzthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur und Bauunternehmer Josef Riehl in Innsbruck im Vereine mit dem Ingenieur Hermann Ritter von Schwind in Wilten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Oetzthal der k. k. Staatsbahnlinie Innsbruck—Bregenz über Oetz und Umhausen nach Längenfeld im Oetzthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. September 1897. Z. 13.648/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Gemeindegebiete der Stadt Pola.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn in Pola, und zwar von den k. u. k. Militärbädern in Pola durch die Via di circonvallazione dell' Arsenale, Via S. Policarpo und Via di circonvallazione über die Piazza Ninfea zum Staatsbahnhofe in Pola mit einer in der Via S. Policarpo abzweigenden und durch die Riva del Mercato und Corsia della Riva führenden, an die Hauptlinie nächst der Piazza Ninfea einmündenden Flügellinie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. September 1897. Z. 13.159/I.

Neue Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Die aus den Vertretern der Rheinuferstaaten Elsass-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen, Preussen und Niederlande bestehende Centralcommission für die Rheinschifffahrt hat eine neue Rheinschiffahrts-Polizeiordnung ausgearbeitet, welche den Regierungen der genannten Uferstaaten zur Genehmigung unterbreitet wurde und, nachdem sie diese Genehmigung in allen Uferstaaten erhalten hat, mit 1. November d. J. unter Aufhebung der bisherigen im Jahre 1888 erlassenen Polizeiordnung sammt Nachträgen in Kraft treten wird.

Die Polizeiordnung hat folgenden Wortlaut:

Verpflichtungen der Schiffs- und Flossführer u. s. w. im Allgemeinen.

§ 1.

1. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art, von Flössen und von Fähren, die Besitzer von Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen sind verpflichtet, auch soweit im Nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Für jedes Schiff oder Floss ist ein Führer zu bestellen. Derselbe muss während der Fahrt stets auf dem Schiff oder Floss anwesend sein. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

3. Auf jedem Schiff oder Floss muss die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

Belastung und tiefste zulässige Einsenkung der Schiffe.

§ 2.

1. Kein Schiff darf in dem Masse belastet werden, dass es tiefer geht als die Linie, durch welche die grösste zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist. Zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung dienen Klammern, die bei Schiffen von 300 Ctr. (15 t) oder mehr Tragfähigkeit nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen sind. Dieselben sind von den Schiffsführern durch weisse oder gelbe Farbe auf dunklem oder durch schwarze Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten.

2. Bei allen Schiffen darf die Unterkante der die zulässige tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wasserganges.

3. Ueber den die tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern muss ein Freibord von mindestens 30 cm gelassen werden, mit der Massgabe, dass bei Schiffen mit festem Tennebaum der letztere in das Freibord eingerechnet werden darf. Im Uebrigen sind bezüglich des Freibords bei Schiffen von 300 Ctr. (15 t) oder mehr Tragfähigkeit die Angaben des Schiffsattestes massgebend.

4. Auf der Strecke oberhalb der Spyk'schen Fähre muss bei den nicht mit einem festen Deck versehenen Schiffen von weniger als 1000 Ctr. (50 t) Tragfähigkeit das Freibord von 30 cm nur vorder- und hinterschiffs am Ende der Aufsatzbretter vorhanden sein; mittschiffs genügt ein Freibord von 15 cm. Wenn solche Schiffe mittschiffs ein Freibord von weniger als 30 cm haben, müssen sie sowohl auf der Fahrt wie beim Stillliegen mit mindestens 30 cm hohen, starken, dichten und dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein.

Ausrüstung der Schiffe.

§ 3.

1. Fahrzeuge jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, das Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehres thunlichst vermieden werden. Dies gilt insbesondere auch von den nach Art. 23 der revidirten Rheinschiffahrtsacte eines Schiffsattestes nicht bedürfenden, durch eigene Triebkraft bewegten Fahrzeugen unter 300 Ctr. (15 t) Tragfähigkeit; auch sollen die mit der Führung solcher Fahrzeuge und mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hiezu erforderliche Sachkunde besitzen.

2. Auf Schiffen von 300 Ctr. (15 t) oder mehr Tragfähigkeit, deren Heimatsort innerhalb des Deutschen Reiches liegt, sind für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung die Angaben im Schiffsattest (Art. 22 der revidirten Rheinschiffahrtsacte) massgebend. Ist für ein solches Fahrzeug das Schiffsattest in den Niederlanden ausgefertigt, so muss zum Zwecke der Eintragung über Ausrüstungsgegenstände und Bemannung das Attest einer deutschen Untersuchungsbehörde vorgelegt werden, und zwar hat die Vorlage bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimatsstaates des Schiffseigners zu erfolgen, falls aber bei der ersten Fahrt eine Landung am Sitze einer solchen Behörde nicht stattfindet, spätestens binnen einem Jahre, von Ausfertigung des Attestes an gerechnet nach Wahl des Schiffers bei einer anderen deutschen Untersuchungsstelle.

3. An allen Schiffen mit eigener Triebkraft, sowie an sonstigen Fahrzeugen von 300 Ctr. (15 t) oder mehr Tragfähigkeit muss deren Name und Heimatsort, bei mehreren Fahrzeugen gleichen Namens desselben Besitzers ausserdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in weisser oder gelber Farbe auf dunklem, oder in schwarzer Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 15 cm Höhe angebracht sein. Die Anbringung anderer Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, ist untersagt.

4. Soweit nach gegenwärtiger Polizeiordnung zur Signalgebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Grösse der Flaggen und der Lichtstärke der Laternen getroffen sind, müssen die Flaggen eine Höhe von mindestens 1 m und eine Breite (Länge) von mindestens 1·5 m haben und die Laternen ein hellleuchtendes Licht verbreiten.

Vorschriften bezüglich der Fahrt im Allgemeinen.

§ 4.

1. Kein Schiff oder Floss darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Cours eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Flosses hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.

2. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Cours eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiffe mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiffe mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, in denen sich keine Wahrschau befindet, müssen solange, bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke

hineingesehen werden kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche steuerbordseits (rechts) liegt; die zu Thal fahrenden müssen ausserdem noch die Fahrgeschwindigkeit verringern.

4. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bollwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafenmündungen ist bei der Führung vorüberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, dass durch entsprechende Verminderung der Kraft Beschädigungen der am Ufer oder im Hafen liegenden Schiffe vermieden werden. Wenn Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zwischen solchen Uferstrecken oder Hafenmündungen und der Mitte des Stromes durchfahren oder aufschlagen (wenden), dürfen sie nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

a) an den zur Ausführung von Correctionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strome liegenden Fahrzeugen,

b) an Flössen, welche am Ufer liegen, sofern auf denselben bei Annäherung eines Dampfschiffes ein Zeichen gegeben wird, bei Tag durch Schwenken einer rothen Flagge, bei Nacht durch Schwenken einer Laterne mit rothem Licht.

Liegen Fahrzeuge oder Flösse hinter Buhnen (Kribben) oder sonstwie gedeckt, so dass sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hiezu bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren rothen Flagge, bei Nacht durch Anbringen einer Laterne mit rothem Licht aufgefordert ist.

Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen der im zweiten Absatz dieser Ziffer enthaltenen Vorschrift nur beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Correctionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strome liegenden Fahrzeugen.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6. Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7. Die in dieser Polizeiordnung für die Schleppzüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flösse.

8. Die Schiffs- und Flossführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderen Schiffahrtszeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite oder auch zeitweilige Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Behörden oder Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

9. Die Schiffs- und Flossführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellung von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten Folge zu leisten, wodurch

a) auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagt,

b) auf Stromstrecken, in denen militärische Uebungen stattfinden, der Schiffs- und Flossverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

10. Es ist verboten, die im Strome oder am Ufer befindlichen Schiffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken u. s. w.) zum Anlegen oder Fortbewegen von Fahrzeugen oder von Flössen zu benützen oder sonstige Handlungen vorzunehmen, welche geeignet sind, diese Schiffahrtszeichen unkenntlich oder für ihre Zweckbestimmung minder tauglich zu machen.

(Fortsetzung folgt).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Project betreffend die Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Süssenbrunn: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Berichtes der k. k. Statthalterei in Wien vom 5. August 1897, Z. 67.185, für das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project betreffend die Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Süssenbrunn der Linie Wien—Krakau den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 14.126/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Schwechat—Mannersdorf: Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in Klein-Neusiedl.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Aufstellung einer Strassenbrückenwaage in der Station Klein-Neusiedl der Localbahn Schwechat-Mannersdorf durch die Firma Kürschner und Bachler in Grussbach ertheilt. [E.-M.-Z. 14.286/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Herstellung eines neuen Weichenwächterhauses in der Station Lanzendorf-Rannersdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Weichenwächterhauses in der Station Lanzendorf-Rannersdorf der Linie Wien—Bruck a. d. L. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.280/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Verbindung der beiden äussersten Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik in Schlapanitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Verbindung der beiden äussersten Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik in Schlapanitz der Linie Brünn—Vlarapass ertheilt. [E.-M.-Z. 14.073/IV.]

— (Project für die Herstellung einer Schleppbahn zum neu eröffneten Schacht Nr. VIII im Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Eingabe von 2. Juni 1897, Z. 71.690/E. II, vorgelegte Project für die Herstellung einer Schleppbahn zum neu eröffneten Schacht Nr. VIII im Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere im Gemeindegebiete von Hnidous anzuordnen; die Entscheidung hierüber bleibt dem Eisenbahnministerium vorbehalten. [E.-M.-Z. 9517/IV.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Teplitz—Lobositz: Sicherungsanlage in der Station Settenz.) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegte Detailproject für die Erweiterung und Reconstruction der bestehenden Sicherungsanlage in der Station Settenz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.848/I.]

Localbahn Stankau-Ronsberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für eine Localbahn von Stankau nach Ronsberg den Beginn der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 5. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 14.502/I.]

Localbahn Čerčan - Modřan - Dobřis. (Wohngebäude in der Station Čerčan-Pisely.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Detailproject betreffend den Bau von drei Wohnhäuschen für das Dienstpersonale bei der Station Čerčan-Pišely der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřis wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.751/I.]

Localbahn Blatna - Nepomuk. (Variantenproject km 22·4—23·2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. September hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der Variante km 22·4—23·2 der Localbahn Blatna-Nepomuk die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nicht nothwendig erscheint, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen, im Gegenfalle aber diese Amtshandlung einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.860/I.]

Schleppbahn zur Cementfabrik in Steinschal (Pielachthalbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes einer von der Haltestelle Steinschal der Pielachthalbahn abzweigenden, zur Cementfabrik des Max Reiche in Steinschal führenden und mit animalischen Kräften zu betreibenden Schleppbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.292/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Pragerhof—Landesgrenze: Project betreffend die Unterfahrung des Bahnkörpers in km 39·132 durch eine Rohrleitung zur Abfuhr von Wässern und Fäcalien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die vom Deutschen Ritter-Orden beabsichtigte Unterfahrung des Bahnkörpers der Linie Pragerhof—Landesgrenze in km 39·132 durch eine Rohrleitung zur Abfuhr von Wässern und Fäcalien, insoweit die Herstellung auf Bahngrund liegt, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.440/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Namensänderung der Haltestelle Mitterberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 13. September 1897, Z. 12.770/IV, die Aenderung des Namens der Haltestelle Mitterberg in „Ausserfelden“ gegen dem genehmigt, dass alle aus der Durchführung dieser Namensänderung erwachsenden Kosten Seitens der betreffenden Interessenten übernommen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Hauptbahnen. (Betriebsergebnisse im Jahre 1896.) Der „Pester Lloyd“ veröffentlicht den vom Statistiker der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Oberinspector Wilhelm Maurer, nach officiellen Daten verfassten Bericht über die Betriebsergebnisse der auf ungarischem Territorium gelegenen Hauptbahnen, deren Anzahl gegenüber dem Stande des Jahres 1895 unverändert blieb.

Die hier zur Besprechung kommenden sechs Bahnen theilen sich in folgende Gruppen:

I. Gruppe: Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Hieher gehören alle Eisenbahnen, welche das Eigenthum des Staates bilden, sowie die auf Rechnung des Staates, bezw. der Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Vicinalbahnen.

II. Gruppe: Die Staatsgarantie in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

Hieher zählen die Fünfkirchen-Barcser (im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien).

III. Gruppe: Nichtgarantirte, bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

Hieher rangiren die Südbahn (ungarische Linien), die Mohács-Fünfkirchner und die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Es sei bemerkt, dass bei jenen Bahnen, welche auch Linien auf dem österreichischem Gebiete besitzen, bezw. deren Bahnnetz sich auch auf das österreichische Gebiet erstreckt, blos die Ergebnisse der ungarischen Linien ins Auge gefasst wurden, so bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn, ferner, dass der Reinerträgniss-Ueberschuss der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welcher fl. 294.844·51 ausmachte und der Staatsgarantie der ungarischen Linie zugute kommt, hier ausser Betracht bleibt; schliesslich, dass bei der Südbahn die öffentlichen Abgaben und die Beiträge zu den humanitären Fonds in den Ausgaben enthalten sind.

Die gesammten Einnahmen der oben angeführten Eisenbahnen ersten Ranges erreichten im Jahre 1896 den Betrag von fl. 113,470.236 gegenüber jenem des Vorjahres mit fl. 104,250.055. Es steigerten sich also die Gesammteinnahmen um fl. 9,220.181 oder in Percenten um 8·844 Percent.

Die gesammten Ausgaben hingegen betrugen fl. 68,811.754, gegenüber fl. 64,898.956 des Vorjahres, stiegen also um Gulden 3,912.798, d. i. um 6·029 Percent.

Auf Grund der bezifferten Ergebnisse stellt sich der Ueberschuss der gedachten Bahnen insgesammt im Jahre 1896 auf fl. 44,658.482, was gegen das Resultat des Vorjahres mit fl. 39,351.099 eine Besserung von fl. 5,307.383, d. i. 13·49 Percent, bedeutet.

Der Betriebscoëfficient, d. h. das Verhältniss der gesammten Ausgaben zu den gesammten Einnahmen, zeigt sich im Jahre 1896 im Durchschnitt mit 60·64 Percent, gegen 62·25 Percent des Vorjahres, ist somit um 1·61 Percent günstiger geworden.

Für die im Eingang erwähnten Gruppen stellen sich die Ergebnisse wie folgt:

I. Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

	Im Jahre 1896	Im Jahre 1895
	Gulden	
Einnahmen	98,234.191	89,534.726
Ausgaben	60,226.382	56,525.654
Ueberschuss	38,007.809	33,009.072
Betriebscoëfficient	61·31%	63·13%

Es erhöhten sich also die Einnahmen um fl. 8,699.465 oder 9·72 Percent; die Ausgaben steigerten sich dem gegenüber um fl. 3,700.728, d. i. um 6·55 Percent; der Betriebsüberschuss endlich erreichte eine Besserung gegen das Vorjahr von Gulden 4,998.737 oder 15·14 Percent. Der Betriebscoëfficient besserte sich um 1·82 Percent.

II. Die Staatsgarantie in Anspruch nehmende Bahnen.

	Gulden	
Einnahmen	5,436.630	5,152.854
Ausgaben	2,814.533	2,697.950
Ueberschuss	2,622.097	2,454.904
Betriebscoëfficient	51·77%	52·36%

Bei dieser Gruppe haben sich die Einnahmen im Jahre 1896 gegenüber dem Vorjahre um fl. 283.776, gleich 5·51 Percent, erhöht; die Ausgaben steigerten sich aber auch um fl. 116.583 oder um 4·32 Percent; somit besserte sich der Ueberschuss um fl. 167.193, gleich 6·81 Percent. Der Betriebscoëfficient fiel auf 51·77 von 52·36 Percent des Vorjahres, besserte sich also um 0·59 Percent.

III. Nichtgarantirte, bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

	Gulden	
Einnahmen	9,799.415	9,562.474
Ausgaben	5,770.839	5,675.351
Ueberschuss	4,028.576	3,887.123
Betriebscoëfficient	58·89%	59·35%

Die Einnahmen stiegen bei dieser Gruppe um fl. 236.941, d. i. um 2·478 Percent, die Ausgaben hingegen um fl. 95.488 oder 1·682 Percent; somit erhöhte sich der Ueberschuss um fl. 141.453 oder 3·639 Percent gegen jenen des Vorjahres. Der Betriebscoëfficient besserte sich um 0·46 Percent.

Die Ergebnisse der hier behandelten einzelnen Bahnen in den Jahren 1896 und 1895 gibt nachstehende übersichtliche Zusammenstellung:

A.

Benennung der Eisenbahn	Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Betriebs-coëfficient	Ueberschuss
		Gulden	Gulden	Percent	Gulden
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	1896	98,234.191	60,226.382	61·31	38,007.809
	1895	89,534.726	56,525.654	63·13	33,009.072
Fünfkirchen-Barcser	1896	666.765	352.733	52·90	314.032
	1895	666.253	344.077	51·64	322.176
Kaschau-Oderberger (ungarische Linien)	1896	4,769.865	2,461.800	51·61	2,308.065
	1895	4,486.601	2,353.873	52·47	2,132.728
Südbahn (ungarische Linien)	1896	7,864.238	4,749 435	60·39	3,114.803
	1895	7,698.968	4,682.056	60·81	3,016.912
Mohács-Fünfkirchner	1896	884.368	472.428	53·42	411.940
	1895	841.580	473.152	56·22	368.418
Raab-Oedenburg-Ebenfurther	1896	1,050.809	548.976	52·24	501.833
	1895	1,021.937	520.144	50 90	501.793
Zusammen	1896	113,470.236	68,811.754	60·64	44,658.482
	1895	104,250 055	64,898.956	62·25	39,351.099

B.

	Einnahmen	Ausgaben	Betriebs-coëfficient	Ueberschuss
	gegenüber dem Vorjahre im Jahre 1896 in Percenten			
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	+ 9·72	+ 6·55	— 1·82	+ 15·14
Fünfkirchen-Barcser	+ 0·08	+ 2·51	+ 0·43	— 2·53
Kaschau-Oderberger (ungarische Linien)	+ 6·314	+ 4·585	— 0·86	+ 8 221
Südbahn (ungarische Linien)	+ 2·147	+ 1·439	— 0·42	+ 3·244
Mohács-Fünfkirchner	+ 5·09	— 0·15	— 2·80	+ 11·81
Raab-Oedenburg-Ebenfurther	+ 2·825	+ 5·543	+ 1·34	+ 0·008
Zusammen	+ 8·844	+ 6·029	— 1·61	+ 13·49

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Altona will eine schmalspurige, für den Personen- und Güterverkehr bestimmte Kleinbahn mit Locomotivbetrieb von Stadthagen nach Neuenknick herstellen.

Der Kreis Köslin plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Köslin über Seydel und Kösternitz nach Natzlaff zum Anschlusse an die Kleinbahn Schlawe-Jatzingen-Sydow/Natzlaff.

Die Hamburger Strasseneisenbahn - Gesellschaft beabsichtigt, auf ihrer zur Zeit mit Pferden betriebenen Linie Hamburg-Lokstedt den elektrischen Betrieb einzuführen.

Der Kreis Minden in Westph. plant die Herstellung nachstehender, mit Locomotiven zu betreibender schmalspuriger Kleinbahnen für Personen- und Güterverkehr:

a) von Minden i. Westph. nach Windheim zum Anschlusse an die Steinhuder Meer-Bahn bei Leese oder Loccum;
b) von Kutenhausen nach Rahden (im Anschlusse an die Kleinbahn Minden i. Westph.-Uchte);
c) von Minden i. Westph. nach Lübbecke über Hille oder Rothenuffeln.

Die Altmärkische Kleinbahn-Gesellschaft beabsichtigt, ihre schmalspurige Kleinbahn Clötze-Wernstedt von Wernstedt nach Vinzelberg fortzusetzen.

In Köln ist die Anlage einer elektrischen Strassenbahn, welche auf der neu hergestellten Rheinwerft die Verbindung zwischen der Marienburg und der Frohngasse bilden und ausserdem die Stadt halbreisförmig, mit mehreren Anschlusslinien nach den Vororten hin, umschliessen soll, in Aussicht genommen.

Preussen. (Concessionirung der Nebenbahn Liegnitz-Kobylin mit Abzweigung von Görchen nach Gostkowo und Pakoslaw.) Die Concessionsurkunde vom 12. April betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Liegnitz über Rawitsch nach Kobylin mit Abzweigungen von Görchen nach Gostkowo und Pakoslaw durch die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft ist in Nr. 182 des „Reichsanzeiger“ veröffentlicht worden.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahnen erforderliche Anlagecapital ist auf den Betrag von 8,500.000 Mk. festgesetzt worden.

Für den Bau und Betrieb der Bahnen sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen massgebend.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahnen muss längstens binnen zwei und einem halben Jahre nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen.

Württemberg. (Localbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim.) Im „Regierungsblatt für das Königreich Württemberg“ ist die Concession für die oben bezeichnete Bahn, welche einem Unternehmerconsortium, bestehend aus der Berliner Handelsgesellschaft Robert Warschauer & Co. und dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein in Berlin, für die auf württembergisches Gebiet fallenden Theile dieser Bahn ertheilt worden ist, veröffentlicht.

Nach der Concessionsurkunde kann die Bahn mit Dampf- oder elektrischer Kraft betrieben werden. Die Bahn ist von Karlsruhe über Rüppur, Ettlingen, Marxzell und Frauenalb nach Herrenalb und von Ettlingen über Reichenbach, Langensteinbach, Ittersbach, Weiler, Ellmendingen, Dietlingen und Brötzingen nach Pforzheim zu führen. Die Spurweite soll 1 m betragen. Für die Anlage der Bahn von Karlsruhe nach Herrenalb auf württembergischem Gebiete wird dem Concessionär von der württembergischen Regierung ein einmaliger Beitrag von 18.000 Mk. für 1 km Bahnlänge, im Ganzen nicht mehr als 34.776 Mk. gewährt.

Frankreich. (Verlängerung einer in Paris einmündenden Eisenbahnlinie bis zum Ausstellungsplatze.) Der Bau der mit Rücksicht auf die voraussichtlich bedeutende Steigerung des Verkehres während des Ausstellungsjahres beschlossenen Verlängerung der Linie Saint-Lazaire—Auteuil wurde bereits begonnen und wird mit Aufgebot einer bedeutenden Arbeitskraft Tag und Nacht betrieben. Die genannte Linie, deren bisher noch eingeleisige Theilstrecken gleichzeitig auf Doppelgeleise erweitert werden, verbindet sich am Champ de Mars mit Berührung der Bahnhöfe Porte Dauphine und Trocadéro mit der nach Moulineux führenden Linie. Die Strecke wird nicht auf geböschten Dämmen, sondern auf senkrecht gestellten Viaducten mit zahlreichen Brückenöffnungen geführt werden, um kein Strassenverkehrshinderniss zu bilden. Der Bau dieser Linie ist insofern mit technischen Schwierigkeiten verbunden, als viele durch den Abbau der früher im 16. Stadtbezirke bestandenen Steinbrüche verursachte Untiefen verschüttet werden müssen, ferner die Abzweigung zum Bahnhofe Trocadéro durch einen längeren Tunnel zu führen ist, schliesslich die Seine zwischen dem Pont de Jena und der Passerelle de Passy überbrückt werden muss.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung einer von Auduze bis Saint-Jean-du-Garde führenden Eisenbahn und Ertheilung der Concession zu deren Bau und Betrieb.) Nachdem zufolge Decretes vom 27. Juli die Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten des Baues und Betriebes einer von Auduze bis Saint-Jean-du-Garde projectirten normalspurigen Eisenbahn erfolgte und sowohl die Subventionirung dieser Linie von Seiten der Interessenten als auch die Financirung derselben sichergestellt erscheint, wurde der Gesellschaft Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée die Concession zum Baue und Betriebe derselben im Sinne des Gesetzes vom 20. November 1883 ertheilt. Die Subventirung betreffend, hat 1. der Generalrath der von der Bahn berührten Departements die Beitragsleistung von 140.000 Francs zum Ankaufe der Baugründe, 2. die Vertretung des meist interessirten Bezirkes Saint-Jean-du-Gard einen Betrag von je 2000 Francs per laufendes Bahnkilometer sichergestellt.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten des Baues und Betriebes einer Strasseneisenbahn zwischen Pontarlier und Mouth.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat, nach erfolgter Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten einer von Pontarlier bis Mouth — Departement de Doubs — zu erbauenden Strasseneisenbahn, die Gewährung einer Maximalsubvention von jährlich 30.000 Francs genehmigt. Die Financirung dieser mit 1 m Spurweite herzustellenden und mit Dampfkraft zu betreibenden Strasseneisenbahn erfolgt durch die Firma M. Schlumberger, Bankhaus in Besançon, und wurde der zwischen dieser und dem Präfecten des Departements Doubs abgeschlossene Vertrag bereits vom Minister genehmigt.

— (Fortschritt der Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb auf den Linien der Tramway du Nord in Paris.) Die Gesellschaft Tramway du Nord, die bedeutendste und weitestverzweigte Strassenbahn-Unternehmung in Paris, hatte bis Ende 1896 einen grossen Theil ihres Betriebsnetzes auf mechanischen Betrieb eingerichtet. Auf den noch mit Pferdekraft betriebenen Linien wurden 1896 1,712.387 Zugskilometer mit Pferdekraft, 946.688 Zugskilometer mit elektrischer Kraft, 613.163 Zugskilometer mit Automobils, System Francy, und 526.801 Zugskilometer mit Serpollet-Wagen durchfahren. Seit Einführung des mechanischen Betriebes haben sich die Bruttoeinnahmen bis Ende 1896 auf 4,180.199 Frcs., gegen 3,868.856 Frcs. im Vorjahre, somit um 311.343 Frcs. gehoben. Das Reinerträgniss betrug im Jahre 1896 432.813 Frcs., von welcher Summe 139.324 Frcs. für diverse Amortisationen und der Rest von 293.489 Frcs. für Verzinsung und Dividende verwendet wurde. Die Direction der Gesellschaft beschloss die Fortsetzung der Umwandlung des Pferdebetriebes auf mechanischen Betrieb und gedenkt, deren Durchführung bis 1900 zu beenden.

— (Umbau des Bahnhofes Montparnasse der Französischen Ostbahn.) Die Direction der Französischen Ostbahn hat den Umbau und die Erweiterung ihres Pariser Bahnhofes Montparnasse mit einem Kostenaufwande von 5,000.000 Frcs. beschlossen. Im Interesse der Beseitigung der durch die derzeitige Bahnhofanlage den Strassenverkehr und in Folge dessen die Entwicklung der nachbarlichen Strassen behindernden Niveauübersetzungen wird die Bahnhofhalle als Hochbau und die Geleiseeinführung in diese auf Viaducten mit Eisenconstruction ausgeführt werden. Mit Hinblick auf die der hauptstädtischen Commune hiedurch zugute kommende Ordnung des Bahnhofplatzes und der benachbarten Strassenzüge hat diese sich zu einer Beitragsleistung von 1,666.666 Frcs., zahlbar in zwei Jahresraten à 833.333 Frcs., unter der Bedingung verpflichtet, dass sämmtliche Arbeiten bis Anfang 1900 fertiggestellt werden, damit der Neubau noch vor Beginn der Weltausstellung dem Verkehre übergeben werden kann.

— (Constituirung der Gesellschaft „Société générale de Tramways et de voitures automobiles“.) In Paris constituirte sich unter der Firma „Société générale de Tramways et de voitures automobiles“ eine Gesellschaft, in deren Programm der Bau und Betrieb von Strassenbahnen mit Motoren aller Art und Systeme sowohl als auch der Betrieb von „Automobiles“, d. i. mit Motorenkraft auf schienenlosem Strassenkörper verkehrender Wagen für den Massentransport aufgenommen ist. Diese vorläufig mit einem Actiencapital von 10,000.000 Francs fundirte Gesellschaft ist eine Gründung des Consortiums „Société d'étude de Tramways et de voitures automobiles“, jenes Consortiums von Capitalisten, welches im März 1897 gemeinschaftlich eine bedeutende Summe mit der Bestimmung widmete, selbe zum Studium des Wesens des Strassenbahn- und speciell des Automobilwagenverkehres, sowie zur Förderung der Gründung von derlei Industrie-Unternehmungen zu verwenden, um derart die Verbreitung dieser beiden modernen Verkehrsmittel im Interesse der Gemeinnützigkeit zu ermöglichen und zu erleichtern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39). Dank der mehreren Erfindern bereits gewährten Subsidien sind seither speciell für den Betrieb auf schienenfreien Strassen zu verkehren bestimmter Automobils bereits Typen geschaffen worden, welche sowohl bezüglich der Verlässlichkeit und Sicherheit des Verkehres als auch deren Leistungsfähigkeit für den wenn auch räumlich beschränkten Massentransport auf offenen Strassen ernstlich in Betracht gezogen zu werden verdienen.

— (Constituirung der „Compagnie industrielle de Traction pour la France et l'Étranger“.) Unter der Aegide des Henri Wiener, Directionsrath der „Compagnie générale pour l'Industrie en France et à l'Étranger“ (Allgemeine Gesellschaft für Industrie in Frankreich und dem Auslande), und des Elektrotechnikers Josseran de Brancion wurde in Paris eine Gesellschaft unter der Firma „Compagnie industrielle de Traction pour la France et l'Étranger“ (Industrie-Gesellschaft für [Eisenbahn-] Verkehr in Frankreich und dem Auslande) gegründet, in deren Programm der Bau und Betrieb von Eisenbahnen aller Art, speciell von Strasseneisenbahnen (Tramways) mit elektrischem Betriebe, sowie auch die Herstellung und der Betrieb von elektrischer Beleuchtung und Kraftabgabe in allen jenen Stationen inbegriffen ist, wo von gesellschaftlichen Stromerzeugungs-Stationen aus Tramwaylinien elektrisch betrieben werden. Das bereits voll eingezahlte Actiencapital beträgt 5,000.000 Frcs., zertheilt in 10.000 Actien à 500 Frcs.

— (Einführung von 10 Kilo-Packeten im postalischen Eisenbahnverkehr.) Die von den betheiligten Ministerien genehmigte Versendung von 10 Kilo-Packeten im postalischen Eisenbahnverkehr (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102) wird, nachdem bis dahin der diesbezügliche administrative Durchführungsmodus perfect zu sein verspricht, voraussichtlich bereits mit 1. October beginnen.

England. (Einsetzung eines Militärcomité für Eisenbahnbetrieb.) Die englische Regierung hat ein permanentes Militärcomité eingesetzt, welchem die Ueberwachung des Betriebes der im Bereiche Englands, Schottlands, Irlands und der Grafschaft Wales exploitirenden Eisenbahnen, insofern als deren Benützung Heereszwecken zu dienen hat, obliegt. Dieses Comité, in welchem Sitz und Stimme ausser höheren Militärs auch Mitglieder des „Engineer and Railway Volunteer Staff-Corps“ haben, dem die Mehrzahl der Directoren der Hauptbahnen angehört, tritt unter normalen Verhältnissen über Berufung des Staatssecretärs des Armeeressorts zusammen, verbleibt aber im Mobilisirungsfalle in Permanenz.

Schiffahrt.

Fuldaschiffahrt 1896. Dem Jahresberichte der Handelskammer zu Cassel für das Jahr 1896 ist zu entnehmen, dass im Jahre 1896, dem ersten vollen Jahre ihres Bestehens, die Schiffahrt auf der canalisirten Fulda so zufriedenstellende Ergebnisse lieferte, wie nach Lage der Verhältnisse nur erwartet werden konnte. Die Schiffahrt begann am 14. Februar und endete am 16. December, jedoch fanden drei grössere Unterbrechungen statt. Vom 18. Februar bis 18. März musste die Wehre wegen Hochwassers, vom 26. November bis 14. December in Folge Eisganges niedergelegt werden; vom 15. September bis 7. October war eine Sperre wegen nothwendiger Schleusenreparaturen erforderlich. Im Ganzen hatte die Schiffahrt etwa 230 Tage zur Verfügung.

Während dieses Zeitraumes sind 101 Schiffe, darunter 37 Frachtdampfer, angekommen und abgegangen. 60 Schiffe hatten Rückfracht, und zwar von den im ersten Halbjahre angekommenen 45 Schiffen 21 = 46·7 pCt., von den 56 des zweiten dagegen 39 = 69·6 pCt.

Die im Hafen gelöschte, resp. verfrachtete Gütermenge betrug 12.600 t. Für die einzelnen Güter kamen folgende Mengen in Betracht:

1. Bergwärts: 86.060 Ctr. Mais, 25.300 Ctr. Roggenmehl, 18.800 Ctr. Reisabfall, 15.500 Ctr. Roggen, 6240 Ctr. Weizen, 4700 Ctr. Jute, 4580 Ctr. Holz, 2660 Ctr. Petroleum, 2540 Ctr. Weizenmehl, 2100 Ctr. Baumwollsaatmehl.
2. Thalwärts: 34.540 Ctr. Thon, 5600 Ctr. Zucker, 4920 Ctr. Lumpen, 4000 Ctr. Schwerspat.

Ausserdem wurde eine Anzahl Güter, hauptsächlich Steine, auf dem städtischen Ladeplatze verladen.

Bayern. (Donau- und Innverkehr im Jahre 1896.) Laut der im kgl. bayer. statistischen Bureau in München zusammengestellten Statistik sind im Jahre 1896 auf der Donau zu Passau angelangt: Im Bergverkehre: 1248 Schiffe (und zwar 203 Personenschiffe, 387 Schlepper, 658 Güterschiffe), darunter 1218 österreichische und 30 deutsche, mit einer Gesammtladung von 91.625 t; im Thalverkehre: 209 Schiffe (und zwar 94 Schlepper, 103 Güterschiffe und 12 Segelschiffe), darunter 181 österreichische und 28 deutsche, mit einer Gesammtladung von 1185 t. Abgegangen sind von Passau zu Berg: 196 Schiffe (und zwar 91 Schlepper, 105 Güterschiffe), sämmtlich österreichische, mit einer Gesammtladung von 402 t; zu Thal: 496 Schiffe (und zwar 60 Personenschiffe, 181 Schlepper, 218 Güterschiffe und 37 Segelschiffe), darunter 469 österreichische und 27 deutsche, mit einer Gesammtladung von 7786 t. Im Durchgangsverkehre endlich passirten Passau auf der Donau zu Berg: 1591 Schiffe (und zwar 203 Personschiffe, 440 Schlepper, 948 Güterschiffe), darunter 1554 österreichische und 37 deutsche, mit einer Gesammtladung von 250.111 t; zu Thal 719 Schiffe (und zwar 82 Personenschiffe, 240 Schlepper, 330 Güterschiffe und 67 Segelschiffe), darunter 625 österreichische und 94 deutsche, mit einer Gesammtladung von 76.616 t.

Unter den angekommenen Gütern waren zu Berg u. A.: 41.553 t Weizen und Spelz, 8854 t Roggen, 2287 t Hafer, 12.164 t Gerste, 20.267 t Mais, 248 t Obst, frisches und getrocknetes, 145 t Gemüse und Pflanzen, 300 t harte Schnittwaare, 750 t weiche Schnittwaare, 3964 t Mehl und Mühlenfabrikate, 208 t Rohtabak; zu Thal u. A.: 410 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 443 t Steine und Steinwaaren, 50 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Abgegangen waren insbesonders zu Berg: 111 t Weizen und Spelz, 80 t Gerste, 82 t Mehl und Mühlenfabrikate; zu Thal: 183 t Düngemittel aller Art, 3116 t Cement, Trass, Kalk, 203 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 774 t harte Brennholzscheite, 83 t weiche Brennholzscheite, 55 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 69 t Holzwaaren und Möbel, 195 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 115 t fette Oele und Fette, 82 t Petroleum und andere Mineralöle, 175 t Steine und Steinwaaren, 390 t Steinkohlen, 1091 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 443 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan.

Durchgingen durch Passau zu Berg: 160 t Flachs, Hanf, Heede, Werg und Garne, 211 t unedle Metalle, roh und als Bruch, 87 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, Graphit, 102.225 t Weizen und Spelz, 25.652 t Roggen, 2980 t Hafer, 62.261 t Gerste, 23.299 t Mais, 1176 t getrocknete Bohnen, 154 t Oelsaat, 470 t Leimleder, Thierhaare etc., 3435 t harte Stämme (Stütz-, Bau-, Schiffsholz), 3370 t harte Schnittwaare, 1897 t weiche Schnittwaare, 1048 t Borke, Lohe, 1021 t Touageketten, 205 t Wein, 15.576 t Mehl und Mühlenfabrikate, 226 t Rohtabak, 514 t Wolle, rohe; zu Thal: 185 t Düngemittel aller Art, 343 t Baumwoll-, Wirk-, Web- und Kurzwaaren, 558 t Roh- und Brucheisen, 681 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 168 t andere unedle Metalle, verarbeitet, 6463 t verarbeitetes Eisen aller Art, 4867 t Cement, Trass, Kalk und Gips, 840 t Asphalterde, 779 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1053 t Fluss- und Schwerspat, 894 t Farberde und Farbwaaren, 370 t Getreide und Hülsenfrüchte, 640 t Gemüse und Pflanzen, 297 t Glas und Glaswaaren, 471 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 155 t harte Schnittwaare, 120 t harte Brennholzscheite, 148 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 166 t Holzwaaren und Möbel, 727 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 186 t Wein, 168 t Fische, auch Häringe, 808 t Reis, 76 t Salz, 170 t Cigarren, 4578 t fette Oele und Fette, 104 t Petroleum und andere Mineralöle, 4152 t Steine und Steinwaaren, 1690 t Steinkohlen, 270 t Braunkohlen, 107 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 1306 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 698 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

Auf dem Inn sind im Jahre 1896 angekommen zu Thal: 12 Segelschiffe, darunter 7 österreichische und 5 deutsche, mit einer Gesammtladung von 73 t.

Nürnberg. (Güterverkehr auf dem Ludwigs-Donau-Main-Canal im Hafen Nürnberg im Jahre 1896.) Laut des Jahresberichtes der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken für das Jahr 1896 gestaltete sich im Berichtsjahre der Güterverkehr auf dem Ludwigs-Donau-Main-Canal im Hafen Nürnberg folgendermassen:

Zu Berg (Richtung nach der Donau) sind auf Schiffen durgegangen: 544 t, darunter 423·5 t Gemüse und Pflanzen, 36 t Zucker, 32 t Petroleum; angekommen: 1087·9 t, darunter 111 t Farbholz, Farbwaaren, 468·5 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 66·5 t weiche Stämme, 72·8 t fette Oele und Fette, 98·7 t Steine; abgegangen: 2791 t, darunter 175·7 t verarbeitetes Eisen, 76·5 t Instrumente und Maschinen, 107·6 t Zucker, 328·9 t Steine, 119·8 t Steinkohlen, 1707·5 Braunkohlen.

Zu Thal (Richtung nach dem Main) sind durchgegangen: 27.829·8 t, darunter 100 t Weizen und Spelz, 249·7 t harte Stämme, 15.249 t weiche Stämme, 1051 t weiche Schnittwaaren, 2381·8 t weiche Brennholzscheite, 89·6 t Holzwaaren und Möbel, 8634 t Steine; angekommen: 40.205·9 t, darunter 97 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 170·5 t Weizen und Spelz, 101 t harte Stämme, 197 t harte Brennholzscheite, 5129 t weiche Stämme, 104·6 t weiche Schnittwaaren, 7758·6 t weiche Brennholzscheite, 18.922 t Steine, 7535 t Mauersteine; abgegangen: 477 t, darunter 99·7 t weiche Schnittwaaren, 130 t Branntwein.

In Flössen sind zu Thal (in der Richtung nach dem Main) durchgegangen 3953·9 t weiche Stämme.

England. (Eröffnung einer neuen Schiffahrtslinie zwischen England und Holland.) Ein Consortium bedeutender englischer Rhedereifirmen hat den Beschluss gefasst, zwischen den englischen Haupthafenplätzen Liverpool, Manchester, Birmingham und Queenborough im Verkehre mit dem holländischen Hafenplatze Rotterdam einen directen Dampferdienst einzuführen, durch welchen die Fahrzeit zwischen Berlin und Liverpool um fünf Stunden, mit Manchester um vier Stunden etc. und vice versa verkürzt werden wird. Die Dampfer der neuen Gesellschaft werden ferner von der Station Queenstown aus directen Anschluss an das südöstliche Eisenbahnnetz Englands finden.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Saitz-Czeicz-Göding. (Constituirende Generalversammlung.) Am 6. September wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Saitz-Czeicz-Göding abgehalten. Bei derselben waren sechs Actienzeichner anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 9925 Stück Actien repräsentirten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter von Strigl. Zum Vorsitzenden wurde Commercialrath Dr. Carl Freiherr von Offermann gewählt. Nach Constatirung der statutengemässen Einberufung der Generalversammlung wies der Vorsitzende die im Sinne des § 5 der Gesellschaftsstatuten erfolgte Volleinzahlung des Actiencapitals per fl. 2,000.000 aus, worauf die Versammlung beschloss, die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen. Hierauf wurde zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten und Wilhelm Ritter von Lindheim,

Oberingenieur Saliger, Dr. Carl Freiherr von Offermann, Director Ströhler, Regierungsrath von Keilwert, Director Arnold, kaiserl. Rath Rauscher und Baurath Griebl zu Mitgliedern desselben gewählt. In den Revisionsausschuss wurden Josef Winter und Hugo Lustig als Mitglieder und Oberingenieur Zezula als Ersatzmann berufen. Nachdem sodann der Werth der Präsenzmarken für das erste Geschäftsjahr mit fl. 10 festgesetzt und der im Schlussabsatze des § 39 der Gesellschaftsstatuten erwähnte Vertrag betreffend die Erwerbung der Bahn sammt Zugehör definitiv genehmigt worden war, beauftragte die Versammlung den Verwaltungsrath, die handelsgerichtliche Firmaprotokollirung ehestens zu erwirken.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Carl Freiherr von Offermann zum Präsidenten und Director Carl Ströhler zum Vicepräsidenten gewählt und die Genannten, sowie Wilhelm Ritter von Lindheim und Oberingenieur Saliger, welch letzterem die Geschäftsführung bis auf Weiteres übertragen wurde, in das Executiv-Comité berufen.

Oesterreichische Nordwestbahn. (Bewilligung von Dynamitsprengungen in den von der Firma S. Kössler und Sohn zu betreibenden Steinbrüchen bei Znaim [km 104·1 bis 105·5 der Strecke Znaim — Wolframskirchen].) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Oesterr. Nordwestbahn über Eingabe vom 3. September 1897, Z. 63.979/c, eröffnet, dass gegen die Verwendung von Dynamit beim Steinbruch der Firma S. Kössler & Sohn längs der Bahnstrecke in km 104·1 bis 105·5 der Strecke Znaim — Wolframskirchen bei genauer Einhaltung der von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Znaim mit Note vom 27. August 1897, Z. 18.858, genehmigten Sprengordnung kein Anstand obwaltet. [E.-M.-Z. 14.269 IV.]

Coupons - Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Actien von ungarischen Localbahnen.

Localbahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Steinamanger-Pinkafelder Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.65 ö. W., für die Stammactie. fl 5.65 ö. W.

Zalathaler Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 2.50 ö. W.

Gyula-Fehérvár-Zalathna-Bahn. Für die Prioritätsactie fl. 3.50 ö. W.

Selbstständige Localbahnen.

Localbahn Güns-Steinamanger. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W., für die Stammactie fl. 2.60 ö. W.

Ab 1. October:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig). Für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Em. 1884. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — 4 pCt. Prioritätsobligationen (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl 4.— ö. W Gold.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Ungar. Localeisenbahnen-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber. — 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1886 Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871 fl. 3.75 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen Mk. 6.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen, Serie X, Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, I. Em. fl. 5.— Silber.

Verlosungen.

Am 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888 (Rückzahlung ab 1. December).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. März 1898).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. (Rückzahlung ab 1. März 1898).

Rückzahlungen.

Ab 1. October:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (verlost am 15. Juni).

Buschtěhrader Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 und 5 pCt. Silberprioritäten (verlost am 15. Juli).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 1886er Markanleihe (verlost am 1. Juli).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. und 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1874 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen v. J. 1891 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Goldprioritäten (verlost am 6. März).

Kaschau-Tornaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (verlost am 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Valsugana-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli).

Capitalsrückzahlungen.

Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft in Liquidation. Nach Beschluss der Liquidatoren werden ab 9. September d. J. auf jede Actie der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Emission 1894) gegen Abstempelung je fl. 180 zurückgezahlt. Es ergeht die Aufforderung, ab 9. September d. J. im Sinne des Vorstehenden die consignirten Actien behufs Abstempelung einzureichen und den entsprechenden Geldbetrag in Empfang zu nehmen.

Generalversammlung.

19. September: Allgemeine Waggonleih - Gesellschaft (ausserordentliche).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 35·375 km lange Strecke Lebach—Nonnweiler der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken, welche am 15. November dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Abfertigung der nach Köln Nippes Viehhof bestimmten Sendungen.) Seitens der königl. Eisenbahn-Direction in Köln wird zur Vermeidung immer wieder auftretender Unregelmässigkeiten nochmals darauf hingewiesen, dass für die Frachtbriefe zu den für den Kölner Schlacht- und Viehhof bestimmten Viehsendungen die Adresse: „An N. N. in Köln Viehhof“ und die Bestimmungsstation „Köln Nippes neuer Bahnhof“ zu lauten haben. Von Köln Nippes n. Bahnhof werden die Sendungen gegen Erhebung einer besonderen Gebühr mittelst Anschlussgeleises nach Köln Nippes Viehhof überführt. Die Ueberführung von Kleinvieh in Einzelsendungen wird nur dann zugelassen, wenn für die Strecke von der Abgangsstation bis Köln Nippes n. Bahnhof wenigstens die Fracht für ein Stück Grossvieh berechnet wird. Erzielt die Berechnung nach den Sätzen für Kleinvieh eine höhere Fracht, so wird diese erhoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Theilstrecken Modřan—Dobřisch und Požar—Eule der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřisch.

Die Theilstrecken Modřan—Dobřisch und Požar—Eule der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřisch, erstere Theilstrecke mit den Stationen Königsaal, Wran, Trnova-Měchenitz, Čísowitz, Mnischek, Neudorf-Lečitz, Knin-Hraschtitz und Dobřisch und den Haltestellen Jarov, Bojow und Mokrowrat, letztere Theilstrecke mit der Station Eule und der Haltestelle Steinüberfuhr, wurden am 22. September 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Königsaal, Wran, Čísowitz, Mnischek, Neudorf-Lečitz, Knin-Hraschtitz, Dobřisch und Eule für den Gesammtverkehr, die Station Trnowa-Měchenitz und die Haltestellen Jarov, Bojov, Mokrowrat und Steinüberfuhr für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Station Trnowa-Měchenitz wird erst nach der Herstellung der Zufahrtsstrasse für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Prag, im September 1897. [707]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Beförderung der Reisenden in der Strecke Obertraun—Aussee für die Dauer der Bahnunterbrechung.

Den Reisenden, welche mit Fahrkarten nach Obertraun versehen sind, wird die Weiterfahrt bis zum Wächterhause Nr. 28 ohne Aufzahlung gestattet.

Für Reisende von Obertraun loco zum Wächterhause Nr. 28 oder umgekehrt wird der Fahrpreis erster Zone erhoben.

Zwischen dem genannten Wächterhause und Aussee ist eine Omnibusverbindung hergestellt.

Wien, am 22. September 1897. [708]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Vom 1. October 1897 angefangen werden die Gebühren für die Ueberführung der Reisenden in Berlin mittelst bahnseitigen Omnibusses zwischen dem Anhalter Bahnhofe einerseits und dem Lehrter Bahnhofe, sowie dem Bahnhofe Friedrichstrasse andererseits auf 1.— Mark für jede erwachsene Person und 0·50 Mark für jedes auf der Eisenbahn zahlungspflichtige Kind ermässigt.

Wien, am 22. September 1897. [709]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung des Nachtrages VI zum Localgütertarife „Theil II, Heft 1“ vom 1. October 1894.

In dem ab 1. August 1987 giltigen Nachtrage VI zum Localgütertarife „Theil II, Heft 1“ vom 1. October 1894 sind mit Giltigkeit vom 20. October 1897 folgende Druckfehler für die Relationen Wien—Mühlfraun und Wien—Segengottes zu berichtigen, und zwar:

a) auf Seite 11, Relation Wien—Mühlfraun, ist der Frachtsatz des Specialtarifes 1 von 30·3 auf **39·3**,
b) auf Seite 12, Relation Wien—Segengottes, ist der Frachtsatz des Specialtarifes 1 von 39·7 auf **49·1** Kreuzer richtigzustellen.

Wien, am 23. September 1897. [710]

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach. Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn tritt zu den Tarifen der oben bezeichneten Kohlenverkehre je ein Nachtrag in Kraft, welche in der Hauptsache Frachtsätze für die neu eröffnete Verladestelle Paredl enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienstesstellen um den Preis von je 20, bezw. 30 Hellern erhältlich.

Teplitz, am 22. September 1897. [711]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ermässigungen von Frachtsätzen des Rohstofftarifes.) Mit Wirksamkeit vom 20. September traten in den Ausnahmefrachtsätzen für Güter des Rohstofftarifes, sowie für Steine und Steinkohlen der Station Mannheim mit gewissen linksrheinischen hessischen Stationen Ermässigungen ein.

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkies.) Mit Giltigkeit vom 20. September sind in dem vorgenannten Verkehre Ausnahmefrachtsätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) von Trotha und Lehrte nach Schöningen zur Einführung gekommen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Eisenerz etc.) Am 15. September trat eine Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies u. s. w. durch Aufnahme der Station Zwickau der Sächsischen Staatsbahn (Versandtstation) und der Stationen Gernrode a. H., Langelsheim, Lautenthal, Oker und Silberhütte des Directionsbezirkes Magdeburg (Empfangsstationen für Bleihüttenwerke) ein.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze und über die Bedingungen, unter denen diese Frachtsätze zur Anwendung kommen, ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1685	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zu erfolgen.	Vom 1. October 1897 für die Dauer der nächsten Campagne, längstens aber bis Ende September 1898	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs per Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 121 vom 22. October 1896 unter fortlaufender Nummer 1623 veröffentlichte Tarifermässigung wird hiedurch gegenstandslos
					Benfeld				38·59	34·57	4·02			
					Bennweiler				36·75	32·65	4·10			
					Bollweiler				34·95	31·37	3·58			
					Colmar				36·41	32·35	4·06			
					Dornach				34·57	30·18	4·39			
					Gebweiler				35·35	31·26	4·09			
					Haagen				34·57	31·42	3·15			
					Hagenau				41·95	37·93	4·02			
					Heissenstein				35·46	31·38	4·08			
					Logelbach				36·58	32·50	4·08			
					Lützelhausen				40·44	36·01	4·43			
					Markirch				38·87	34·77	4·10			
					Masmünster				35·91	31·79	4·12			
					Mülhausen				34·57	30·05	4·52			
					Münster				37·47	33·38	4·09			
					Rappoltsweiler				37·14	33·09	4·05			
					Rothau				41·00	36·96	4·04			
					St. Amarin				35·68	31·61	4·07			
					St. Kreuz i. L.				38·71	34·63	4·08			
					Senntheim				35·63	31·52	4·11			
					Türkheim				36·75	32·65	4·10			
					Wesserling				35·85	31·76	4·09			
1686	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest nach St. Margarethen transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar:		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes und mit directen nach nebenbezeichneten schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Auf den Frachtbriefen muss die Instradirung via St. Margarethen vorgeschrieben werden	Vom 1. October 1897 an während der Dauer der nächsten Campagne, längstens aber bis Ende September 1898	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	Centimes			Kartirung		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 10. December 1896, unter laufender Nummer 2378, kundgemachte Tarifermässigung wird hiedurch gegenstandslos
					Aadorf				240	221·5	18·5			
					Adlisweil				225	176·0	49·0			
					Arlen-Rielasingen				240	232·0	8·0			
					Baden				225	176·0	49·0			
					Brugg				225	176·0	49·0			
					Bulach				225	189·0	36·0			
					Dietikon				225	176·0	49·0			
					Dietfurt				240	235·0	5·0			
					Effretikon				225	200·5	24·5			
					Embrach-Rorbas				225	195·0	30·0			
					Eschlikon				240	228·0	12·0			
					Fehraltdorf				225	200·0	25·0			
					Felben				240	231·5	8·5			
					Frauenfeld				240	228·0	12·0			
					Glattfelden				225	190·0	35·0			
					Illnau				225	201·0	24·0			
					Kemptthal				225	198·0	27·0			
					Koblenz				225	194·0	31·0			
					Kollbrunn				240	223·0	17·0			
					Müllheim-Wigoltingen				240	236·5	3·5			
					Niederglatt				225	195·0	30·0			
					Pfungen-Neftenbach				225	206·0	19·0			
					Ruppersweil				225	181·5	43·5			
					Rykon				240	206·5	33·5			
					Schwerzenbach				240	202·0	38·0			
					Turbenthal				240	202·5	37·5			
					Töss				225	207·0	18·0			
					Turgi				225	176·0	49·0			
					Wallisellen				225	179·0	46·0			
					Wettingen				225	176·0	49·0			
					Winterthur				225	206·5	18·5			
					Wülflingen				225	208·0	17·0			
					Zürich Hauptbahnhof				225	176·0	49·0			
					Zweidlen				225	199·0	26·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Centimes					
1687	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest nach Buchs transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar:	Aathal	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes und mit directen, nach nebenbezeichneten schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Auf den Frachtbriefen muss die Instradirung via Buchs vorgeschrieben werden	Vom 1. October 1897 an während der Dauer der nächsten Campagne, längstens aber bis Ende September 1898	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	217	184·0	33·0	Kartirung		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 10. December 1896 unter laufender Nummer 2378 kundgemachte Tarifermässigung wird hiedurch gegenstandslos
					Bauma				232	184·5	47·5			
					Bubikon				217	196·0	21·0			
					Diesbach-Betschwanden				232	222·5	9·5			
					Ennenda				232	223·5	8·5			
					Erlenbach				217	186·5	30·5			
					Feldbach-Hornbrechtikon				217	195·0	22·0			
					Gibswyl				232	180·0	52·0			
					Glarus				232	223·0	9·0			
					Herrliberg-Feldmeilen				217	189·0	28·0			
					Hinweil				217	196·0	21·0			
					Kaltbrunn-Benken				232	218·5	13·5			
					Kempten				217	196·0	21·0			
					Küssnacht (Zürich)				217	185·5	31·5			
					Lachen				232	194·0	38·0			
					Langnau-Gettikon				217	171·0	46·0			
					Linthal				232	222·5	9·5			
					Luchsingen-Hatsingen				232	222·5	9·5			
					Männedorf				217	195·0	22·0			
					Meilen				217	191·0	26·0			
					Mitlödi				232	222·5	9·5			
					Näfels-Mollis				232	224·0	8·0			
					Netstall				232	223·5	8·5			
					Nieder- u. Ober-Unnen				232	223·0	9·0			
					Niedfurn-Haslen				232	222·5	9·5			
					Rapperswyl				217	184·5	32·5			
					Rüti (Glarus)				232	222·5	9·5			
					Rüti (Zürich)				217	184·5	32·5			
					Schmerikon				232	212·5	19·5			
					Schwanden				232	222·5	9·5			
					Siebnen-Wangen				232	200·0	32·0			
					Stäfa				217	195·0	22·0			
					Thalweil				217	171·0	46·0			
					Uerikon				217	195·0	22·0			
					Uetikon				217	194·0	23·0			
					Uster				217	181·0	36·0			
					Uznach				232	209·0	23·0			
					Wädensweil				217	177·0	40·0			
					Wald				232	184·5	47·5			
					Wetzikon				217	185·0	32·0			
					Ziegelbrücke				232	222·5	9·5			
					Zollikon				217	184·5	32·5			
					Zürich-Wollishofen				217	171·0	46·0			
										Heller				
1688	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Sauerkraut	Brünn	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	141 kr. = 282 h	218	64	Im Kartirungswege		
					Pola				153 kr. = 306 h	242	64			
					Fiume				144 kr. = 288 h	222 inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer	66			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welch. die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classe II / Frachtgüter der Classe I	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. (oder vice versa)	Zsolna	a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 28. October 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	a) und b) 250 Heller / a) und b) 315 Heller	a) — Heller b) 240 „ / a) 312 Heller b) 268 „	a) — Heller b) 10 „ / a) 3 Heller b) 47 „	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende Thiere, explosive Gegenstände, sowie auf beladene und leere Möbelwagen
1690	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft	Papier der Position P-1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Heinrichsthal	Budapest- Angyalföld, dunaparti tehér-pályaudvar, fővárosi közraktarak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti-pályaudvar, Kelenföld, déli vasut (Südbahn) loco, Ó-Buda filatorigát	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg als Frachtgut; Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	361 Heller		Im Kartirungswege		
1691	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Duna-Földvár	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	508 Heller		Im Kartirungswege		
1692	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement, auch hydraulischer Kalk, der Position C-5 der Güterclassification, Tarif-Theil I, für die österr.-ungarischen Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Prinzersdorf (k.k.St.B.) / St. Pölten (k.k.St.B.) / Linz loco und transito (k.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 18·0 / 17·0 / 28·4		Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In den nebigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1693	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z – 8 der Güterclassification im Tarife Theil I	Opočno	Bruck a/L. (loco und trans.) Prerau Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 174 163 192		Im Kartirungswege		
1694	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Landwirthschaftliche Maschinen und Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt	Siehe untenstehende Tabelle		a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 und Anhang zu demselben vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Nach oder von								
	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)			Wien (K.F.J.B.)			Wien (Oe.N.W.B.)		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern								
Stationen der B.N.B.:									
Bodenbach	—	—	—	290	208	—	290	208	—
Tetschen	—	—	—	290	208	—	—	—	—
Stationen der Oe.N.W.B:									
Aussig	—	—	—	—	—	—	284	208	—
Lieben	228	168	—	—	—	—	228	168	—
Prag	—	—	—	—	—	—	228	168	—
Tetschen	290	208	—	—	—	—	290	208	—
Stationen der St.E.G.:									
Aussig	284	208	—	—	—	—	—	—	—
Beřkovic-Melnik	268	203	180	—	—	—	—	—	—
Bodenbach	290	208	—	—	—	—	—	—	—
Böhm.-Brod	228	168	—	—	—	—	—	—	—
Bubna	228	168	—	228	168	—	228	168	—
Hrobec	284	208	—	—	—	—	—	—	—
Kralup	242	178	—	242	178	—	—	—	—
Libšic	242	178	—	—	—	—	—	—	—
Lieben	228	168	—	—	—	—	228	168	—
Peček	228	168	—	—	—	—	—	—	—
Prag	228	168	—	—	—	—	—	—	—
Raudnic	282	208	180	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1695	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Wein in Fässern als Frachtgut	Vysočan (B. N. B.)	Carlsbad	1. Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894, sammt Nachträgen I bis V	219	163	56	Im Kartirungswege		*) Es bestehen keine directen Frachtsätze
					Chodau				230	171	59			
					Eger (B.E.B. od. k.k.St.B.)				246	174	72			
					Falkenau a. d. Eger				242	179	63			
					Franzensbad (B.E.B.)				254	182	72			
					Hauenstein Warta				192	145	47			
					Hostiwitz				*)	52	—			
					Kaaden Brunnersdorf				172	131	41			
					Kladno				73	61	12			
					Klingenthal (B.E.B.)				271	197	74			
					Klösterle				178	135	43			
					Komotau (B.E.B.)				165	130	35			
					Königsberg Maria Kulm				254	182	72			
					Krupa				*)	89	—			
					Lana				*)	71	—			
					Lužna Lischan				*)	85	—			
					Michelob				*)	106	—			
					Milostin Kounowa				*)	93	—			
					Neusattl				234	174	60			
					Neustraschitz				*)	76	—			
					Ober-Graslitz				266	194	72			
					Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)				112	84	28			
					Reitzenhain (B.E.B.)				217	162	55			
					Renč				*)	79	—			
					Saaz (B.E.B.)				148	115	33			
					Satkau Teschnitz				*)	100	—			
					Schlackenwerth				204	153	51			
					Smečna Sternberg				*)	66	—			
					Trnowan				*)	112	—			
					Unhoscht				*)	59	—			
					Unter-Graslitz				263	192	71			
					Weipert				242	179	63			
					Welchau Wickwitz				197	148	49			
1696	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Vom 15. October 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1898	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach den Stationen der königl. Bayer. Staatsbahnen	Von den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Attnang-Puchheim	Vöcklabruck
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Bad Reichenhall	0·31	0·29
Berchtesgaden	0·37	0·35
Bischofswiesen	0·35	0·33
Freilassing	0·27	0·25
Hammerau	0·28	0·26
Piding	0·30	0·28

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1697	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes	Paredl. Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	sämmtlichen in den in der 8. Rubrik genannten Tarif einbezogenen Bestimmungsstationen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles VI des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Vom 15. October 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif-Theil VI des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine	Die für Brüx giltigen Frachtsätze unter Erhöhung um 0·7 Centimes für 100 kg		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
77	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	114	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		I. Güter aller Art als Frachtgut: II. Eier, frisches Fleisch, Wildpret, Geflügel, Butter und frisches Obst als Frachtgut	Wien (K.E.B.)	Passau (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) oder umgekehrt	In der Rubrik 13 ist am Schlusse noch anzufügen: „An Stelle der Original-Connossemente genügt die Vorlage der ab Passau nach der englischen Bestimmungsstation lautenden Duplicat-Frachtbriefe“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
35	Nr. 83 vom 20. Juli 1897	1378	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.U.St.E. K.O.E. K.F.N.B.	Frachtgüter der Classen I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Zsolna	23. October 1897	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. Wien, 28. September 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums, Z. 7338/I, betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. März 1895, R.-G.-Bl. Nr. 54, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenitz-Dobřiš bis zum 31. December 1899 erstreckt.

Guttenberg.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. September 1897, womit die bestehende Zahnradbahn auf den Gaisberg bei Salzburg rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, anerkannt wird.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wird die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 24. März 1886, R.-G.-Bl. Nr. 58, bildende Zahnradbahn auf den Gaisberg bei Salzburg bis auf Widerruf rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung anerkannt, und haben daher in Hinkunft auf die gedachte Bahn die Bestimmungen der Artikel XVII bis XIX des obigen Gesetzes Anwendung zu finden.

Mit Rücksicht hierauf werden die Bestimmungen im § 5 der vorbezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde und im II. Abschnitte der im Anschlusse an diese Urkunde verlautbarten Concessionsbedingnisse vom 10. April 1886 ausser Kraft gesetzt, und werden an deren Stelle folgende Anordnungen getroffen:

1. Die Gesellschaft hat sich beim Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der Allerhöchsten Concessionsurkunde und nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

2. Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Klattau nach Kollautschen eventuell mit einer Fortsetzungslinie in das Kohlenlager bei Wittuna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Johann Frank in Klattau und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Klattau über Dolau, Polin, Chudenitz nach Kollautschen, eventuell mit einer Fortsetzungslinie in das Kohlenlager bei Wittuna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. September 1897. Z. 13.064/I.

Eröffnung der Theilstrecken Modřan—Dobřisch und Požar—Eule der Localbahn Modřan—Čerčan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřisch.

Die Theilstrecken Modřan — Dobřisch und Požar — Eule der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřisch, erstere Theilstrecke mit den Stationen Königsaal, Wran, Trnova-Měchenitz, Čísowitz, Mnischek, Neudorf-Lečitz, Knin-Hraschtitz und Dobřisch und den Haltestellen Jarov, Bojow und Mokrowrat, letztere Theilstrecke mit der Station Eule und der Haltestelle Steinüberfuhr, wurden am 22. September 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Königsaal, Wran, Čísowitz, Mnischek, Neudorf-Lečitz, Knin-Hraschtitz, Dobřisch und Eule für den Gesammtverkehr, die Station Trnova-Měchenitz und die Haltestellen Jarov, Bojov, Mokrowrat und Steinüberfuhr für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Station Trnova-Měchenitz wird erst nach der Herstellung der Zufahrtsstrasse für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Prag, im September 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Eröffnung der Localbahnlinie Polička—Skutsch.

Die Localbahnlinie Polička — Skutsch wird am 1. October 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Polička (Anschlussstation der k. k. St. B.), Ullersdorf (Haltestelle), Borowa, Wüstkamenitz (Halte- und Ladestelle), Čachnow, Krouna, Richenburg, Skutsch Stadt und Skutsch (Anschlussstation der Oesterr. Nordwestbahn) zur Eröffnung. Die Stationen werden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet. In der Haltestelle Ullersdorf findet nur Personen- und Gepäcksabfertigung durch den Conducteur, in Wüstkamenitz die Abfertigung von Personen, Gepäck und Wagenladungen statt.

Olmütz, im September 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Neue Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

(Fortsetzung).

Vorschriften über das Vorbeifahren der Schiffe an einander.

1. Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.

§ 5.

Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

2. Wenn sie sich in einem und demselben Fahrwege befinden.

a) Mit genügender Breite.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 6.

Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrwege befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstande unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Falle die nachstehenden Vorschriften (§§ 7 und 8) zu beachten.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrwege in derselben Richtung.

§ 7.

1. Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug, welche in einem und demselben Fahrwege vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 120 m, so darf es sich dem vorausfahrenden Dampfschiffe oder Schleppzuge nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff in einem Fahrwege, der die dazu genügende Breite bietet, vorbeifahren, so muss der Führer des hinteren Dampfschiffes dies dem vorausfahrenden dadurch kundthun, dass er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe gut sichtbar, bei Tag eine blaue Flagge, bei Nacht eine weisse Laterne hin- und herschwenken lässt; hierauf hat das zu überholende Dampf-

schiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der Backbordseite (links), das vorbeifahrende nach der Steuerbordseite (rechts) auszuweichen.

2. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff in einem und demselben, genügende Breite bietenden Fahrwege ein anderes mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes dies zeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Leeseite (Unterwindseite) auszuweichen und das hintere auf der Luvseite (Windseite) vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrwege in entgegengesetzter Richtung.

§ 8.

1. Dampfschiffe und sonstige durch eigene Triebkraft bewegte Schiffe mit oder ohne Anhang, sowie mit dem Wind segelnde Schiffe, welche sich in einem und demselben, genügende Breite bietenden Fahrwege begegnen, müssen steuerbordseits (rechts) ausweichen.

2. Ist aber der Führer eines der sich in dieser Weise begegnenden Schiffe durch besondere Umstände genöthigt, backbordseits (links) auszuweichen, so hat derselbe dem ihm begegnenden Schiffe oder Schleppzuge diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kundzugeben:

a) wenn das Fahrzeug, welches backbordseits (links) ausweichen will, ein Dampfschiff oder ein anderes durch eigene Triebkraft bewegtes Schiff mit oder ohne Anhang ist, bei Tag durch fünf Glockenschläge und durch Aushängen einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren blauen Flagge, bei Nacht durch fünf Glockenschläge und durch Hin- und Herschwenken einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren Laterne mit weissem Lichte;

b) wenn das Fahrzeug, welches backbordseits (links) ausweichen will, ein mit dem Winde segelndes Schiff ist, durch Zuruf mit dem Sprachrohr.

Hierauf haben die einander begegnenden Schiffe nach der Backbordseite (links) auszuweichen.

3. Schiffe ohne Anhang, welche einem zu Berg kommenden Schleppzuge in einem und demselben Fahrwege mit genügender Breite begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, dass der Schleppzug ihnen backbordseits (links) ausweiche.

b) Mit nicht genügender Breite.

§ 9.

1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (§ 6) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muss das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Schiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 m, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang an ihm vorübergefahren ist.

3. Einem in einer Enge vorausfahrenden Schiffe darf sich ein Dampfschiff nicht mehr als auf 120 m nähern.

3. Besondere Bestimmungen.

a) In Betreff der Schleppzüge.

§ 10.

1. Schleppzüge dürfen, ausser während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Schiffe mit eigener Triebkraft ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn der dazu erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hiezu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der §§ 7 und 8 ausweichen.

3. Die Führer der Schleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer durch eigene Triebkraft bewegter Schiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

4. In einem Schleppzuge dürfen sich nur soviel Anhänge befinden, als der Schlepper sicher zu führen vermag.

b) In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

§ 11.

1. An einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen sich dem Ufer soweit als möglich nähern, wenn dies zur Vermeidung von Gefährdungen geboten ist, und jedenfalls dann, wenn von dem Schiffe, das vorbeifahren will, die in § 7, Ziffer 1 oder 2, erwähnten Zeichen gegeben werden.

2. Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiffe im Nothfalle durchgefahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die in § 7, Ziffer 1, erwähnten Zeichen von dem Dampfschiffe aus gegeben werden und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und deshalb das äussere Umfahren desselben auf der Seite nach dem Strome zu nicht möglich ist. Der Führer des gezogenen Schiffes muss auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen, und das Dampfschiff muss so lang als möglich mit stillgestellter Maschine über die Leine forttreiben.

3. Beim Heraufziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseile gehen.

c) In Betreff der zu Thal treibenden Schiffe.

§ 12.

Einem ohne Hilfe der Segel zu Thal treibenden Schiffe muss jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff ausweichen. Mangelt es hiezu an Raum, so muss das zu Thal treibende Schiff auf die in § 7, Ziffer 1, erwähnten Zeichen mit Hilfe von Rudern und Ankern soweit als möglich zur Seite ausbiegen.

d) In Betreff der lavirenden Schiffe.

§ 13.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Cours des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

e) In Betreff der Fahrzeuge unter 1000 Ctr. (50 t) Tragfähigkeit und der tiefgeladenen Fahrzeuge.

§ 14.

1. Die Führer aller Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit weniger als 1000 Ctr. (50 t) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, dass sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

2. Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiffe oder Schleppzuge dennoch so nahe, dass ihm augenscheinlich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffes nicht mit grösserer Kraft, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung erforderlich ist, fahren, und hat nöthigenfalls die Maschine stillzustehen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. In der Nähe fahrender tiefgeladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 1000 Ctr. (50 t) oder mehr müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Vorschriften bezüglich der Fahrt unter besonderen Verhältnissen.

1. Pflichten der Führer von Fähren in Bezug auf den Schiffs- und Flossverkehr.

§ 15.

Die Führer von Fähren haben ausser den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

1. Die Führer von Gierfähren und von allen Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flössen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 4, Ziffer 2, vorgeschriebenen Abstände einzuhalten.

2. Die Führer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren müssen den Schiffen und Flössen, welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), den Weg frei machen, sofern hiezu

a) Seitens eines durch eigene Triebkraft bewegten Schiffes mit oder ohne Anhang durch die in § 7, Ziffer 6, erwähnten Zeichen,

b) Seitens eines sonstigen Schiffes oder Flosses durch Zuruf mit dem Sprachrohr aufgefordert wird.

3. Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fähren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle, und wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, dass das Fahrwasser frei bleibt. Kann ausnahmsweise einer Fähre die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so muss bei Annäherung von Fahrzeugen die Fähre abgelegt und das Fahrwasser freigemacht werden; der hiezu von dem sich annähernden Fahrzeuge gemäss § 16, Ziffer 3, gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen.

4. Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fähren an einer mindestens 6 m über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Lichte und 1 m senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weissem Lichte versehen sein. Bei Gierfähren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benützt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weissem Lichte zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 m hoch über Wasser befinden muss. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellleuchtend zu erhalten.

5. Für die freifahrenden, nicht unter Ziffer 1 fallenden Querfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in der vorstehenden Ziffer 4, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flössen die für die Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, und sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften massgebend, insbesondere auch § 4, Ziffer 2 dieser Polizeiordnung.

2. Pflichten der Schiffs- und Flossführer in Bezug auf Fähren.

§ 16.

Die Führer von Schiffen und Flössen haben ausser den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

1. Längs der Gierfähren und aller Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, dass gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden.

2. Bei Nacht muss der Dampfschiffsführer die Absicht, längs einer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben.

3. Wenn der Führer eines Fahrzeuges veranlasst ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fahrzeug rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Fahrzeugen in Zuruf mittelst des Sprachrohres bestehen, zum Freimachen des Fahrweges aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mässigen oder zu hemmen.

3. Durchfahrt durch Brücken.

a) Feste Brücken.

§ 17.

1. Sind bei Tag an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahrtsöffnungen durch eine in der Mitte angebrachte rothe und weisse Flagge bezeichnet, so dürfen nur diese Oeffnungen von Schiffen und Flössen zur Durchfahrt benützt werden.

2. Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Oeffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Fahrzeuge zugekehrten Seite in der Mitte durch eine Laterne mit rothem Lichte, oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen über einander, die untere mit rothem und die obere mit grünem Lichte, bezeichnet sind. Die Laternen der für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite sichtbar sein.

b) Schiffbrücken,

§ 18.

1. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder Anhang nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Die am Tau oder an der Kette ohne

Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

2. Bei Nacht muss der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten. Lässt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalvorrichtung Meldung machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3. Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn zum Zeichen, dass die Joche ausgefahren sind und die Durchfahrt gestattet ist, jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tag durch eine roth und weisse Flagge, bei Nacht dem sich annähernden Fahrzeuge sichtbar durch zwei Laternen mit rothem Lichte, die eine über der anderen, bezeichnet ist. Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

4. Ausserdem haben die Schiffs- und Flossführer folgende von der Schiffbrücke aus abgegebene Signale zu beachten:

a) das Signal, wodurch das sich annähernde Schiff oder Floss benachrichtigt wird, dass eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dasselbe besteht bei Tag in einer blau und weissen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;

b) auf dem Rhein unterhalb Kehl-Strassburg das Vorsignal, wodurch die sich annähernden Schiffe und Flösse schon auf grössere Entfernung davon benachrichtigt werden, dass sie durch die Brücke fahren können. Dasselbe besteht für die Thalfahrt bei Tag in einer rothen Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rothem Licht; für die Bergfahrt bei Tag in einer weissen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit rothem Licht, die eine über der anderen.

5. Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so gross sein, dass sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen muss der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten. Bei zweifarbigen Flaggen muss die Theilung wagrecht und die untere Hälfte weiss, die obere roth, bezw. blau sein. Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden oder theilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

4. Fahren der Schiffe und Flösse über Telegraphen- und andere Kabel.

§ 19.

Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel in das Strombett eingelegt sind, ist das Werfen oder Schleppen von Ankern untersagt.

5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

§ 20.

1. Will ein Personendampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer weissen Flagge von mindestens 50 cm Höhe und 75 cm Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weissem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, hat bei Tag eine gleiche Flagge, bei Nacht ein weisses Licht zu zeigen.

2. Bei Annäherung eines Nachens muss die Maschine des Dampfschiffes so zeitig stillgestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Gang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet. Der Nachenführer muss mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten, und darf nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Maschine stillgestellt ist.

3. Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sofort niederzusetzen.

4. Der Nachen muss von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner grössten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dass den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschiffahrts-Verwaltung Mittheilung davon zu machen.

6. Keine anderen als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatze an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und muss diesem den Vorrang lassen. Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatze anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

6. Verhalten während des Fahrens bei Nacht und bei Nebel.

§ 21.

1. Jedes mit eigener Triebkraft fahrende Schiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

a) an oder vor dem vorderen Maste oder in Ermanglung eines Mastes am Kamin oder an einer Stange in einer Höhe von nicht weniger als 6 m über dem Schiffsrumpf, oder falls das Schiff über 6 m breit ist, in einer Höhe von nicht weniger als der Breite des Schiffes über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmässiges und ununterbrochenes helles weisses Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizontes von 20 Compassstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges vertheilen, so dass ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf zwei Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und eine solche Lichtstärke besitzt, dass er bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 km weit sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmässiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn

Compassstrichen wirft, und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf zwei Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

c) an der Backbordseite (links) eine Laterne, welche ein gleichmässiges und ununterbrochenes rothes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Compassstrichen wirft, und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf zwei Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b) und c) genannten grünen und rothen Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords dergestalt abgeblendet sein, dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

2. Jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff mit Anhang hat bei Nacht ausser den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weisses Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1 lit. a) genannte, und zwar 0·8 m bis 1 m senkrecht über oder unter demselben zu führen. Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zuges verwendet, so hat jedes Schleppschiff die im vorstehenden Absatze vorgeschriebenen Lichter zu führen.

3. Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe mit oder ohne Anhang haben bei Nacht am Masttop oder oben am Kamin drei über einander angebrachte rothe Lichter zu führen.

4. Jedem Dampfschiffe mit oder Anhang ist es erlaubt, bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weisses Signallicht am Heck zu führen. Dasselbe muss dergestalt geblendet sein, dass es von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden kann.

5. Jedes Fahrzeug von 300 Ctr. (15 t) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, hat ein weisses Licht vorn oben am Mast oder mindestens 3 m hoch über seinem Rumpf an einer Stange zu führen. Dieses Licht muss auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Die ohne eigene Triebkraft zu Thal fahrenden Schiffe von 1000 Ctr. (50 t) oder mehr Tragfähigkeit, müssen bei Nacht ausserdem noch ein weisses Licht unter dem Bugspriet führen. Fahrzeuge unter 300 Ctr. (15 t) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weisses Licht dergestalt anzubringen, dass es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6. Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Horizont während der Fahrt, so müssen die Fahrzeuge sofort an der nächsten geeigneten Stelle beigelegt werden.

7. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt, sowie jedes elektrischen Lichtes in den Laternen am Masttop ist untersagt.

8. Bei nebligem Wetter müssen die durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, muss unausgesetzt durch das Sprachrohr gerufen werden. Wird der Nebel so dicht, dass keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hievon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Querfähren.

9. Flösse, auch geschleppte, dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dass sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen. Jedenfalls haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei weisse Lichter, welche mindestens 2 m und höchstens 4 m von einander Abstand haben, vorn und zwei ebensolche hinten auf dem Floss mindestens 4 m hoch neben einander aufzustellen. Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösse nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

7. Verhalten bei hohem Wasserstande.

§ 22.

1. Auf der Stromstrecke oberhalb Maxau ist bei einem Wasserstande von mehr als 5·50 m über dem Nullpunkte des Strassburger Pegels die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

2. Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich: Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Nymwegen, Tiel, Bommel, Arnheim und Vreeswyk unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vergl. Ziffer 4) bei höheren Wasserständen die folgenden Beschränkungen massgebend:

a) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 m vom gewöhnlichen Uferrande fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine grössere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren. Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

b) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber, soweit sie nicht am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahren, nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum anderen ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

3. Auf den Stromstrecken unterhalb Bommel und unterhalb Vreeswyk treten für die Fahrt der Dampfschiffe bei höheren Wasserständen die oben erwähnten Beschränkungen ein, wenn die Marke III zu Bommel und die Marken I, II und III zu Vreeswyk erreicht sind.

4. Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III	
	Meter			
Maxau	6·00	6·75	7·50	
Speyer	6·30	7·10	7·90	
Ludwigshafen	6·70	7·60	8·50	
Mannheim	6·70	7·60	8·50	
Mainz	2·75	3·50	4·75	
Biebrich	3·55	4·30	5·55	
Bingen	3·20	4·00	5·30	
Koblenz	5·00	6·25	7·20	
Köln	5·50	6·90	7·80	
Düsseldorf	5·10	6·70	7·50	
Ruhrort	5·30	6·90	7·60	
Emmerich	5·00	6·30	6·70	
Nymwegen	11·14	12·14	12·74	über dem revidirten Amsterdamer Pegel
Tiel	—	—	8·67	
Bommel	—	—	6·38	
Arnheim	10·67	11·67	12·47	
Vreeswyk	4·13	4·81	5·28	

5. Flösse dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist, nämlich am:

Pegel zu	Bei steigendem Wasser	Bei fallendem Wasser	
	Meter		
Heiningen	3·9	4·2	
Breisach (linkes Ufer)	3·4	3·7	
Schönau	3·8	4·1	
Gerstheim	3·7	4·0	
Strassburg	4·5	4·8	
Selz	4·8	5·1	
Maxau-Maximiliansau	5 3	5·6	
Speyer	5·5	5·8	
Mannheim-Ludwigshafen	5·5	5 8	
Mainz	3·0	3·2	
Rüdesheim	3·6	3·9	
Koblenz	4·1	4·4	
Köln	4·7	5·0	
Düsseldorf	4·4	4 7	
Ruhrort	4·6	5·1	
Wesel	4·1	4·7	
Emmerich	4·4	5·0	
Nymwegen	10·64	11·14	über dem revidirten Amsterdamer Pegel
Arnheim	10·17	10·67	

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösse nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platze anlangenden Flösse an der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

(Fortsetzung folgt).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Project für die Herstellung eines Flugdaches und eines Waaghäuschens in der Station Beneschau der Linie Gmünd—Prag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ergebniss der am 22. September 1896 Seitens der k. k. Statthalterei in Prag durchgeführten Localverhandlung in Betreff der Herstellung eines Flugdaches und eines Waaghäuschens in der Station Beneschau der Linie Gmünd—Prag durch die Bauwerberin Sophie v. Pokorny zur Kenntniss genommen und nach dem Antrage der genannten k. k. Statthalterei unter Abweisung der von den Vertretern der Stadtgemeinde Beneschau und des Bezirksausschusses daselbst hinsichtlich des Verkehres auf der angrenzenden Bezirksstrasse gemachten unbegründeten Einwendungen für die gedachten Herstellungen den Bauconsens nachträglich und bedingungsweise ertheilt. [Z. 14.503/IV.]

— (Project für die Herstellung eines Industriegeleises von der Station Wran der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš zur Papierfabrik der Brüder Haase in Wran.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vorgelegte Project für die Herstellung eines Industriegeleises von der Station Wran der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš zur Papierfabrik der Brüder Haase in Wran genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, der genannten k. k. Staatsbahn-Direction im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [Z. 14.475/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Project für die Erbreiterung der Haltestelle Ober-Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat auf Grund der am 10. August durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführenden Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project betreffend die Erbreiterung der Haltestelle Ober-Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn den Bauconsens ertheilt. [Z. 14.539/IV.]

Localbahn Saitz-Göding. (Project für die Verlängerung des Stutzgeleises in der Station Czeicz in km 18·3/4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 17. September 1897, Z. 14.533/IV, das von Josef Saliger, Ingenieur in Wien, vorgelegte Project für die auf eigenem Grunde der Localbahn mit einem Gefälle von $2^1/_2$ pCt. beabsichtigte Verlängerung des Stutzgeleises in der Station Czeicz in km 18·3/4 der Localbahn Saitz-Göding zur Ausführung genehmigt.

Projectirte Localbahn Ouřinoves-Kauřim. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Friedrich Kaše, Bürgermeister in Schwarzkosteletz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Ouřinoves der Staatsbahnlinie Gmünd—Prag über Skworetz und Schwarzkosteletz zur Station Kauřim der Localbahn Peček (Kauřim)—Gr.-Bečvar der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 12.913/I.]

Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Bauconsensertheilung.) Der auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 18. bis 21. Mai durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung nebst Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen betreffend das Project der Localbahn Gross-Siegharts—Raabs Seitens der Commission unter Ausschluss zweier kurzer Theilstrecken ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. Gleichzeitig wird die Ertheilung des Bauconsenses auch auf die beiden ausgeschlossenen Strecken km 4·1/3 und km 9·2/8 ausgedehnt. [E.-M.-Z. 11.001/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Haltestelle Eschenbach.) Laut Mittheilung der k. k. Staatsbahn-Direction Wien wird am 1. October die zwischen den Stationen Vitis und Schwarzenau in km 141·840 der Linie Wien—Eger gelegene Haltestelle „Eschenbach“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 14.622/I.]

— (Staatsbahn-Direction Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Vollmau.) Laut Mittheilung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Furth i. W. gelegenen Haltestelle Vollmau vom 1. October an in „Böhmisch-Kubitzen-Vollmau“ abgeändert. [E.-M.-Z. 14.674/I.]

Zusammenstellung

der im Monate August 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	679	9315	1058	11052	345	950	17	1312	11·8	798	4	170	917	.	.	.	.	.	.
" Linz . .	930	4447	201	5578	344	724	30	1098	19·6	1350	53	757	.	29	.	.	.	.	16
" Innsbruck	496	2108	93	2697	182	236	.	418	15·4	446	36	220	.	34	73	.	.	.	27
" Villach .	395	2757	2848	6000	180	340	61	581	9·6	596	6	77	.	2	.	141	1	27	9
" Triest . .	63	1062	.	1125	10	22	.	32	2·8	30	.	2	.	.	.	.	.	.	4
" Pilsen .	255	1717	2876	4848	46	53	41	140	2·8	236	2	130	.	8	1	.	.	.	10
" Prag . .	245	3032	1742	5019	57	241	3	301	5·9	250	.	21	11	.	1	19	.	.	24
" Olmütz .	.	1453	2618	4071	.	7	6	13	0·3	9	.	2	.	1	.	.	1	.	.
" Krakau .	203	1902	610	2715	8	22	.	30	1·1	25	.	22	.	.	.	.	.	.	.
" Lemberg	186	1238	1358	2782	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
" Stanislau	124	558	2109	2791	3	8	4	15	0·5	5	2	8	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	590	255	907	22	19	3	44	4·8	46	.	27	.	.	.	.	.	.	23
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1226	916	2328	12	27	13	52	2·2	61	6	101	.	4	.	.	3	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	434	511	1892	2837	54	19	6	79	2·7	81	4	17	.	.	.	.	.	.	19
Eisenbahn Wien-Aspang	.	351	775	1126	.	32	2	34	3·0	17	1	16	.	.	.	.	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	106	416	.	3	.	3	0·7	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	562	4905	4577	10044	61	78	2	141	1·4	147	10	52	2	.	.	1	4	.	14
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	558	.	620	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	248	66	314	.	10	.	10	3·1	8	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5393	403	6168	22	83	.	105	1·7	87	.	17	.	1	.	.	.	.	23
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	686	5828	3317	9831	108	136	9	253	2·5	235	.	120	.	46	.	.	2	.	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	272	40	312	.	6	.	6	1·9	5	.	.	.	.	.	3	.	.	6
Südbahn-Gesellschaft	941	8782	465	10188	101	203	10	314	3·0	251	8	107	1	7	1	8	.	15	44
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1778	279	2057	.	21	.	21	1·0	7	.	8	.	6	.	.	.	.	9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	80	507	.	587	3	11	.	14	2·3	11	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	42	659	.	701	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die bei den k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach und Prag ausgewiesenen zahlreichen Zugsverspätungen wurden in Folge der durch Hochwasser herbeigeführten Verkehrsstörungen verursacht.

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsverträge wegen Herstellung neuer Eisenbahnlinien.) Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Herstellung einer Eisenbahn von Niederfüllbach nach Rossach und von Ebersdorf nach Weidhausen (vom 28. Jänner) ist in Nr. 29 des Eisenbahn-Verordnungsblattes veröffentlicht worden. Nach Artikel I erklärt sich die preussische Regierung bereit, die bezeichneten Bahnen für eigene Rechnung auszuführen, während die Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung inhaltlich des Artikels IV die Verpflichtung übernimmt,

1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
2. die Mitbenützung der Chausséen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten;
3. zu den Baukosten der Linie Niederfüllbach—Rossach einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuss von 260.000 Mark und zu den Baukosten der Linie Ebersdorf—Weidhausen einen solchen von 240.000 Mk. zu gewähren.

Die preussische Regierung ist berechtigt, die genannten normalspurigen Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Nach dem in derselben Nummer des Eisenbahn-Verordnungsblattes veröffentlichten Staatsvertrage zwischen Preussen, Bayern und Reuss jüngerer Linie (vom 30. Jänner) beabsichtigt die preussische Regierung, einen Anschluss der Eisenbahnlinie Triptis—Blankenstein an das bayerische Staatseisenbahnnetz durch Ausführung einer Eisenbahn von Blankenstein nach Marxgrün für eigene Rechnung herzustellen. Die bayerische und die Reuss-Plauische Regierung jüngerer Linie werden

1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes, soweit derselbe sich im Staatsbesitze befindet, der preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Kosten des im übrigen erforderlichen Grunderwerbes bis zur Höhe von

18.000 Mk. (bayerische Theilstrecke) und 4000 Mk. (reussische Theilstrecke) tragen;

2. die Mitbenützung der Chausséen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn gestatten.

Bau und Betrieb dieser gleichfalls normalspurig anzulegenden Bahn soll nach den Bestimmungen für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, bezw. soweit bayerisches Staatsgebiet in Betracht kommt, nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns erfolgen.

— (Bahnverbindung München-Probstzella-Berlin.) Die Projecte zur directen Verbindung der Bahnlinie Halle—Kösen mit der Saalbahn (unter Umgehung der Kopfstation Grossheringen durch eine Verbindungscurve) sind fertiggestellt und genehmigt. Mit der Bauausführung wird bereits begonnen, so dass die Arbeiten einschliesslich der Fluthbrücken voraussichtlich im Herbste 1898 zu Ende geführt sein und dann die directen Schnellzüge München — Berlin über Probstzella unter Umgehung des 26 km grossen Umweges über Gera-Zeitz anderweit über Rudolstadt—Jena geführt werden können.

Frankreich. (Eröffnung der Linie Nyons—Pierrelatte.) Die von der Hauptlinie Paris—Lyon—Méditerranée im Bereiche des Departements Drôme ausgehende Linie Nyons—Pierrelatte wurde mit den Stationen Saint-Paul-Trois-Chateaux, Monségur, Chamaret, Grillon, Valréas, Venterol und Nyons Ende August dem Verkehre übergeben.

— (Projectirte Eisenbahnen Bordeaux—Bayonne—spanische Grenze und Bayonne—Saint-Jean-Pied-de-Port.) Die Direction der französischen Südbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, die mit Decret vom 28. April 1897 sowohl als gemeinnützig als auch den allgemeinen öffentlichen Interessen entsprechend erklärte Eisenbahn Bordeaux—Bayonne—französisch-spanische Grenze und deren Flügelbahn Bayonne—Saint-Jean-Pied-de-Port (Departement Niederpyrenäen [Béarne]) auszubauen. In Bayonne wird an der Ausmündung der Adour an dem bis in das Innere der Stadt reichenden combinirten Fluss- und Seehafen (Atlantischer Ocean) eine Umschlagstation errichtet werden.

— (Geschäftssphäre der Compagnie Générale de Traction et d'Electricité.) Die neu gegründete Gesellschaft Compagnie Générale de Traction et d'Electricité, welche sich bereits um den Bau der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain" bewarb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 und 76), hat in ihren Statuten den Umfang ihrer Geschäftststhätigkeit nach folgendem Programm präcisirt:

1. Bau und Einrichtung von Tramways, Strassenbahnen aller Art, Localbahnen und sonstigen Verkehrsmitteln mit elektrischem Kraftbetriebe;
2. Erwerbung von Concessionen für die vorbezeichneten Unternehmungen, und zwar sowohl in Frankreich als im Auslande;
3. Financirung derartiger Unternehmungen;
4. Errichtung elektrischer Krafterzeugungsstationen zum Betriebe von Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsmitteln; Beleuchtung mit elektrischem Lichte; Abgabe von Kraft für industrielle Zwecke.

Das Betriebscapital der Gesellschaft beträgt 17,500.000 Francs, und zwar 175.000 Actien à 100 Francs. Der Sitz der Gesellschaft, deren Dauer auf 60 Jahre bemessen, befindet sich in Paris, Boulevard des Capucines Nr. 24. Im Directionsrathe befinden sich hervorragende Pariser und belgische Firmen, und zwar die Bankiers Baron Jacques Güntzburg und Hubert Henratte in Paris, der Grossindustrielle Georges Chaudoir in Lüttich, der Vertreter der belgischen Gesellschaft „Société anonyme des Railways économiques" etc.

Niederlande. (Tarif für Vacanzkarten.) Die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." einen Tarif für Vacanzkarten III. Classe (für die Hin- und Rückfahrt) eingeführt. Dieser Tarif findet nur Anwendung für das Personal von Arbeitgebern, welche der Gesellschaft vertragsmässig eine jährliche Einnahme aus diesem Verkehre von wenigstens 1000 fl. gewährleisten. Der Tarif enthält vier Zonen, und kosten die Fahrkarten: nach Stationen der ersten Zone 0·50 fl., zweiten Zone 1·— fl., dritten Zone 1·50 fl. und vierten Zone 2·— fl. Vorläufig werden die Vacanzkarten nur von Station Hengelo ab ausgegeben.

Die entferntesten Stationen der ersten Zone sind Zutphen und Zwolle (46, bezw. 61 km von Hengelo entfernt); die zweite Zone (etwa 90 km) wird von den Stationen Meppel, Wolfhezen und Nymegen begrenzt; die dritte Zone umfasst die Stationen innerhalb des von den Stationen Assen, Heerenveen, Utrecht, Herzogenbusch und Boxmeer gebildeten Kreises (bis 140 km vom Mittelpunkt Hengelo entfernt), während in die vierte Zone alle weiter als 140 km von Hengelo entfernten Stationen fallen.

Die Fahrkarten werden in Heften von je 100 Stück den Arbeitgebern ausgehändigt. Auch die Familienangehörigen dieser Arbeiter können auf diese Karten reisen, wenn sie von dem betreffenden Arbeiter begleitet werden.

Die Fahrkarten haben vier Tage Giltigkeit und müssen mit dem Datumstempel des Ausgabe- und Rückfahrtages versehen werden. Ermässigungen für Kinder im Alter von vier bis zehn Jahren werden nicht gewährt, dagegen ist aber die Unterbrechung der Fahrt wie bei den gewöhnlichen Fahrkarten gestattet.

Russland. (Bau von Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe.) In Russland steht derzeit der Bau von Strasseneisenbahnen, insbesondere im Bereiche der Gouvernementsstädte, auf der Tagesordnung. Kiew und Nischni-Nowgorod sind bereits von elektrischen Bahnen durchzogen, welche von deutschen Unternehmungen erbaut und nunmehr von russischen Gesellschaften übernommen wurden. — Die Concession für Tramways in Sebastopol wurde einem finnländischen Consortium verliehen, welche selbes einer mit bedeutendem Capitale auftretenden belgischen Gesellschaft, welcher Firmen ersten Ranges, wie Cockerill und Chandoi, angehören, verkaufte. Dieselbe Gesellschaft bewirbt sich gegenwärtig für die Tramways in Rostow am Don, Novorossisk und Elisabethgrad. Eine grössere Anzahl von Stadtmunicipien sucht capitalskräftige und leistungsfähige Unternehmungen für diesen Zweck.

Schiffahrt.

Thorn. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1896.) Wie aus den in dem Jahresberichte pro 1896 der Handelskammer für den Kreis Thorn enthaltenen statistischen Daten zu entnehmen ist, haben im Jahre 1896 3485 Wasserfahrzeuge, einschliesslich Traften, Thorn passirt (gegen 3138 im Vorjahre), und zwar:

1. von Russland stromab: 604 beladene Kähne (gegen 662), 24 leere Kähne (gegen 15), 16 beladene Güterdampfer (gegen 17), 6 leere Güterdampfer (gegen 8), 1 Personendampfer (gegen 2), 8 Schleppdampfer (gegen 11), 1650 Holztraften (gegen 1317 in 1895);
2. nach Russland stromauf: 466 beladene Kähne (gegen 414), 36 leere Kähne (gegen 50), 25 beladene Güterdampfer (gegen 27), 1 leerer Güterdampfer (gegen 6), 22 Schleppdampfer (gegen 19), 2 Personendampfer (gegen 6 in 1895);
3. Aus dem Inlande stromab: 183 beladene Kähne (gegen 170), 33 leere Kähne (gegen 31), 77 beladene Güterdampfer (gegen 50), 3 leere Güterdampfer (gegen 15), 9 Schleppdampfer (gegen 11), 31 Holztraften (gegen 26 in 1895);
4. aus dem Inlande stromauf: 132 beladene Kähne (gegen 130), 44 leere Kähne (gegen 26), 92 beladene Güterdampfer (gegen 81), 1 leerer Güterdampfer (gegen 2), 19 Schleppdampfer (gegen 42 in 1895).

Im Jahre 1896 sind in Thorn eingegangen zu Berg unter Anderem: 79·6 t Soda, 1266·2 t Roh- und Brucheisen, 1311 t verarbeitetes Eisen, 103 t Cement, Kalk, 108·7 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 172 Rmtr. Brennholz, 240 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 202·7 t Wein, 639 t Fische, auch Häringe, 360·5 t Mehl und Mühlenfabrikate, 317 t Reis, 236 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 488·8 t Zucker, Melasse, Syrup, 307·8 t fette Oele und Fette, 450 t Petroleum und andere Mineralöle, 4892·5 t Steinkohlen; zu Thal unter Anderem: 117·9 t Weizen und Spelz, 91 t Gerste, 9258·3 t Mehl und Mühlenfabrikate, 945 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind in Thorn auf der Weichsel zu Berg unter Anderem: 30 t Düngemittel aller Art, 22·5 t verarbeitetes Eisen aller Art, 25 t Fische, auch Häringe, 840 t Steine und Steinwaaren; zu Thal unter Anderem: 112 t Soda, 420 t Weizen, 345·7 t Roggen, 496 t Gerste, 125 t gebeiltes Nutzholz, 1101·8 t gesägtes Nutzholz, 187 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 624·5 t Holzwaaren und Möbel, 1490·5 t Branntwein, 1123 t Mehl und Mühlenfabrikate, 24.849 t Zucker, Melasse, Syrup, 125 t Steine und Steinwaaren, 3395·6 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis 30. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

24. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän R. Babarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

24. Septbr., Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
27. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini,
29. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

26. Septbr., Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

26. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. Septbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Danae", Capitän C. Zalampich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

26. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Austria", Capitän A. Privileggio,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

29. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

30. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Maria Teresa", Capitän G. Morovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „. . . .", Capitän . . . .,
mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo Madras -Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

1. October, Dampfer „Castore", Capitän G. Burgstaller, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIII. Stückes.) Das am 21. September herausgegebene CLXXIII. Stück enthält unter

Nr. 3406: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. September 1897, Z. 11.040, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Galizien.

Nr. 3407: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 19. September 1897, Z. 32.372, betreffend Beschränkung des Viehverkehres aus Niederösterreich.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 17. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 18·8 km lange Strecke Osthofen—Gau-Odernheim und die am 5. September 1896 für den beschränkten Güterverkehr und am 1. April für die Beförderung von Gütern und Leichen eröffnete 3·55 km lange Strecke Osthofen—Rheindürkheim der königl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz, sowie die am 22. Juni eröffnete 29·233 km lange Strecke (Székesfehérvár—)Börgönd—Sárbogárd der königl. Ungar. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nach einer Mittheilung der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wird die am 1. August 1893 eröffnete, 17·75 km lange, mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines vom 16. August 1893, Nr. 2347, den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Localbahnstrecke Kötzting—Lam, welche seither von der Bayerischen Staatseisenbahn pachtweise betrieben wurde, mit dem 1. October in die Selbstverwaltung der Eigenthümerin, der Actiengesellschaft Kötzting-Lam in Lam, übergehen. In Folge dessen gehört die genannte Strecke vom 1. October ab nicht mehr zu den Vereinsbahnstrecken.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen:

a) je der I. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 54 (kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen) und Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn);
b) der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen);
c) je der V. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) und Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt und Halle a. S.);
d) der VIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Durch den unter b) aufgeführten Nachtrag III wird der im Jänner 1895 ausgegebene Nachtrag I und der im December 1896 ausgegebene Nachtrag II zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. September d. J. in Anerkennung besonders eifriger und erfolgreicher Dienstleistung anlässlich der jüngsten Hochwasser-Katastrophen dem Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahnen Oskar Freiherrn von Lederer das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, dem Locomotivführer der Oesterreichischen Staatsbahnen Eduard Obitsch das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und den Wächtern der Oesterr. Staatsbahnen Ferdinand Lechner und Leopold Hillebrand das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen und weiter zu gestatten geruht, dass den Oberingenieuren der Oesterreichischen Staatsbahnen Josef Krämling, Heinrich Steininger und David Siegler der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekanntgegeben werde.

Der k. k. Eisenbahnminister hat mit Erlass vom 10. August 1897, Zahl 2538, den Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Hans Zhuber v. Okrog, als Bau-Aufsichtsorgan für den Bau der Localbahn Wolframs-Teltsch mit dem Amtssitze in Triesch delegirt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Marasesti in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen etc.).

Mit Giltigkeit vom 1. October 1897 wird die Station Marasesti der Rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen u. s. w. einbezogen. Die zur Einführung gelangenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Wien, im September 1897. [712]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

Elbeumschlags-Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Tarif.

Mit 1. October 1897 wird die Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Tarif für den Elbeumschlags-Kohlenverkehr vom 1. März 1894, und zwar für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag mit dem Frachtsatze von 24·8 Kronen für 10.000 kg, einbezogen.

Teplitz, am 25. September 1897. [713]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Regiekohlenverkehr.

Einbeziehung der Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Tarif.

Mit 1. October 1897 wird die Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Bodenbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reitzenhain, Tetschen und Weipert vom 1. April 1896 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

	Mark für 10.000 kg
Von Paredl nach Bodenbach	23·5
„ „ „ Moldau	28·0
„ „ „ Reitzenhain	29·2
„ „ „ Tetschen	23·5
„ „ „ Weipert	36·1

Teplitz, am 25. September 1897. [714]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IX zu dem ab 1. Jänner 1888 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3a.

Mit 1. November 1897 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. December 1897 gelangt der Nachtrag IX zu dem obigen Tarife zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Einführung neuer, bezw. geänderter Frachtsätze für den Verkehr mit Komotau (B.E.B.)
II. Berichtigungen.
III. Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 25. September 1897. [715]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einschränkung der Lagerfreiheit und Erhöhung des Lagergeldes für Frachtgüter.

Mit Rücksicht auf ausserordentliche Güteranhäufungen in der Station Meran wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Erlass Z. 8817/III vom 24. September 1897, im Sinne des § 69, Abs. 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements, verfügt, dass bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 15. October 1897, die Lagerfreiheit für Frachtgüter von vier auf zwei Tage herabgesetzt, das Lagergeld jedoch auf 4 kr. ö. W. pro Tag und 100 kg erhöht werde.

Wien, am 25. September 1897. [716]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Berichtigung des Nachtrages IV zum Theil II, Heft 1.

In dem mit Verordnungs-Blatt Nr. 85 sub Post 512 vom 24. Juli 1897 publicirten Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897, soll auf Seite 40 unter Nr. 44 die Station anstatt Zwickau richtig Zwittau St. E. G. heissen.

Wien, am 25. September 1897. [717]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages II zum Theile I, Abth. B.

In dem in diesem Blatte in Nr. 104 vom 7. September 1897 auf Seite 1820 angekündigten obbezeichneten, ab 15. October 1897 giltigen Tarifnachtrage ist auf Seite 4 die in der 1. bis 7. Zeile von unten enthaltene Anordnung der Ergänzung des § 31 zu streichen.

Wien, am 22. September 1897. [718]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Am 1. September ist der 7. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgut“ zur Ausgabe gelangt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1698	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Artikel-Tarifes Nr. 1 im Tarife vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen, türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen, und zwar:	Dortmund, Station der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	Zimony (Semlin) transito	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Franken Gold		Im Kartirungswege		
			A. Eisen und Stahl a) in Mengen unter 5000 kg							7·18				
			b) von 5000 kg							6·06				
			c) von 10.000 kg							4·18				
			B. Eisen- und Stahlwaaren a) unter 5000 kg							7·59				
			b) von 5000 kg							6·34				
			c) von 10.000 kg							4·90				
			C. Landwirthschaftliche Maschinen a) unter 5000 kg							7·79				
			b) von 5000 kg							6·49				
			c) von 10.000 kg							4·90				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1699	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Hohenstadt, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Mittelwalde ergibt	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife; II. Benützung des Weges über Mittelwalde bei Anwendung der directen Gütertarife oder der Localtarife der betheiligten Verwaltungen bis Mittelwalde	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898	Localtarife oder die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	10 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Bei Malzsendungen nach Mittelwalde loco ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Mittelwalde thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	
1700	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen a) Freudenthal b) Staab	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg Ad a) 1. via Jägerndorf oder 2. via Ziegenhals, Ad b) via Furth i. W. ergibt	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife oder des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898	Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	Ad a) 1. 4 Kreuzer ö. W. 2. 11 Kreuzer ö. W. Ad b) 10 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses ad a) bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz, ad b) bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen eingereicht werden. Bei Malzsendungen, welche von Freudenthal nach Ziegenhals loco, bezw. von Staab nach Furth i. W. loco bestimmt sind, ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

Nr.	Rubrik	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	1701
2	Die Publication erfolgt von der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
3	und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	M a l z bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	**allen** österreichischen Eisenbahnstationen
	nach	allen **ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Die Malzsendungen geniessen den nebenstehenden Frachtnachlass, wenn dieselben auf den nachfolgenden österr. Eisenbahnlinien, u. zw.: 1. auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1, Abschnitt A–C, ferner Theil II, Heft 2, Abschnitt A, dann Theil II, Heft 3, unter 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20 und 34 enthaltenen Linien, sowie auf der Localbahn Czernowitz–Nowosielitza, ferner auf den Strecken **Gross-Opatowitz–Triebitz** und **Gross-Opatowitz—Prossnitz** der Mähr. Westbahn, 2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen einen Durchlauf von **zusammengenommen mindestens** a) 81 bis 150 Kilometer b) über 150 Kilometer zurücklegen. Insofern in directen Verkehren für eine Relation zwei oder mehrere Routen zur Transportbedienung zugelassen sind, so ist diejenige dieser Routen in Bezug auf obige Distanzbestimmung für die Bemessung des Frachtnachlasses **massgebend**, welche den **kürzesten Durchlauf** auf den **österr. Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Falls an einem Orte sich mehrere räumlich getrennte Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Prag etc., ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof massgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der **kürzeste** Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Ueber die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen Routen geben die österr. Stationen Auskunft †)
7	und gilt in der Zeit	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, Umschlagtarife, directe inländische Gütertarife der österr. Eisenbahnverwaltungen, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	ad a) 15 Kreuzer ö. W. ad b) 25 Kreuzer ö. W.
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	a) Bei Malzsendungen mit direct von der österr. Aufgabestation bis zur ausländischen Empfangsstation lautenden Frachtbriefen gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; b) bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen und von da nach ausländischen Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden, gegen Vorlage der vorstehend unter a) bezeichneten Frachtbrief-Duplicate bis zur Umschlagsstation und der genau correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffs-Connaissements, bezw. der Schiffs-Ladescheine; c) bei eingelagerten, bezw. reexpedirten Malzsendungen (vergl. die Rubrik „Besondere Bemerkungen") sind von der einreichenden Firma die Original-Frachtbriefe von der Aufgabs- bis zur Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation und die Frachtbrief-Duplicate von der Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation bis zur Bestimmungsstation vorzulegen; d) bei Malzsendungen, welche nach auf ausländischem Gebiete gelegenen Grenzstationen österreichischer Eisenbahnen bestimmt sind, ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in der betreffenden Station thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden. Die unter a), b), c) und d) bezeichneten Documente müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien eingereicht werden
14	**)	

) **Besondere Bemerkungen. Die in den einzelnen directen Güterverkehren zugelassenen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen bleiben aufrecht.
Eine Liquidirung der nach vorliegender Publication entfallenden Frachtnachlässe findet jedoch nur in dem Falle statt, wenn die Reexpedition der Malzsendungen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses bewirkt wird.

†) Siehe nächste Seite.

†) Beispiele:

Relationen	Zur Transportbedienung zugelassene Routen	Distanzen bis zur Reichsgrenzstation	Frachtnachlass nach vorstehender Bestimmung
		Kilometer	pro 100 kg
1. Linz—Colmar	1. via Simbach 2. via Arlbergbahn—Bregenz	115 *) 598	15 kr.
2. Schwarzbach—Aschaffenburg	1. via Furth i. W. 2. via Franzensbad	433 459	25 kr.
3. Olmütz (K.F.N.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Oderberg	115 *)	15 kr.
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof und Görlitzer Bahnhof)	via Bodenbach/Tetschen	380	
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Schlesischer Bahnhof)	via Halbstadt	203	
Olmütz (M.S.C.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Gö litzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Ziegenhals	130	

*) Massgebende Distanz.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1701 a.	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Vide Tabelle		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife		Vide Tabelle	Directe Frachtsätze für Petroleum bestehen nicht	Im Kartirungswege		

Von Dzieditz nach	a) Heller pro 100 kg	b) Heller pro 100 kg	Von Dzieditz nach	a) Heller pro 100 kg	b) Heller pro 100 kg
Apcz-Szántó	244·8	249·8	Pápa	188·8	195·4
Aranyos-Maróth	182·8	189·4	Párkány-Nána	177·8	184·4
Balassa-Gyarmat	223·8	230·4	Pécs	331·8	338·4
Bazin	100·8	107·4	Pinkafö	264·8	271·4
Beszterczebánya	181·4	183·8	Pöstyén	145·8	150·8
Bicske	207·4	214·3	Privigye-Bajmócz	237·8	244·4
Dobsina	276·4	278·8	Puchó-Kocskócz	97·4	99·8
Dunaszerdahely	151·8	158·4	Rimaszombat	237·4	239·8
Garam-Berzencze	161·4	163·8	Salgó-Tarján	225·4	227·8
Györ	156·8	163·4	Somorja-Uszor	130·8	137·4
Illava	110·4	112·8	Tata-Tóváros	196·8	203·4
Ipolyság	208·8	215·4	Temesvár-Gyárváros	345·8	352·4
Komárom	182·8	189·4	Temesvár-Jozsefváros	345·8	352·4
Körmend	214·8	221·4	Tepla Trencsén-Teplitz	116·4	118·8
Körmöczbánya	142·4	144·8	Tiszolcz	272·4	274·8
Léva	208·8	215·4	Tornalja	247·4	249·8
Losoncz	206·4	208·8	Turócz-Szt. Márton	112·4	114·8
Moson-Mayar Óvár	138·8	145·4	Vácz	190·8	197·4
Nagy Bicse-Predmér	78·4	80·8	Vág-Sellye	126·8	133·4
Nagy Surány	145·8	152·4	Verebély	168·8	175·4
Nyitra-Zsámbokrét	190·8	197·4	Veszprém	232·8	239·4
Pándorf	136·4	143·3	Zólyom	168·4	170·8

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1702	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen auf einen Frachtbrief	Troppau (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	allen ausländischen Stationen via Lobenstein—Jägerndorf oder via Hennersdorf—Ziegenhals	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife*) oder des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ab Troppau (k.k.Oe.St.B.)	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898	Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande für Troppau (k.k.Oe.St.B.) bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	5 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz eingereicht werden	*) Die Route via Lobenstein—Jägerndorf, bezw. via Hennersdorf—Ziegenhals kommt nur im Verkehre ab Troppau (k.k.Oe.St.B.) in Betracht. Die Anwendung der betreffenden directen Tarife erfolgt ohne besondere parteiseitige Routen- oder Abfertigungsvorschrift. Bei Malzsendungen nach Ziegenhals loco ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Ziegenhals thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden
1703	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübe, Rübenschnitte, Presslinge und Rübenschnitzabfälle	Moravican	Müglitz oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, respective Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	5·6 kr.	4·6 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Hochstein					9·2 kr.	8·2 kr.	1·0 kr.			
1704	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfeste Ziegel	Lužna Lischan	Vlarapass	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	74·6 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung einer Glasfabrik in St. Stefan (Mähren) bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1705	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Landskron	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. October 1897 bis Ende September 1898	Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	Heller 92·2	Heller 82·2	Heller 10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				M.-Ostrau					91·4	81·4	10			
1706	Südbahn-Gesellschaft		Sessel aus Holz, zerlegt oder unzerlegt, in beliebiger Verpackung oder unverpackt	Sagrado	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 1083	Heller 843	Heller 240	Im Kartirungswege		
					Budapest S. B.				1162	862	300			
					Szombathely				936	764	172			
									incl. Manip.-Gebühr, bezw. ung. Steuer					
1707	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt; b) Petroleumnaphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Zagorzany	Budapest-Józsefváros	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 267·6 b) 279·8		Im Kartirungswege		
					Budapest-nyugoti p. u.					a) 267·6 b) 285·8				
					Budapest-Angyalföld					a) 267·6 b) 285·8				
					Budapest-Lipótváros					a) 267·6 b) 285·8				
					Budapest-déli vasut					a) 277·6 b) 289·8				
					Ó-Buda-Filatorigát					a) 277·6 b) 289·8				
			a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl b) Mineraltheer	Dziedzitz	Palota-Ujpest					a) 190·8 b) 160·8				
					Köbánya alsó und felsö p. u.					a) 190·8 b) 160·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1708	Oesterr. Nordwestbahn		Fluss- und Feldsand	Kolin	Časlau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Ab 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	9·0 Kreuzer	4·8 Kreuzer	4·2 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zum Bau der neuen Kaserne in Časlau bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Časlau als alleiniger Empfänger erscheinen
1709	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Iglau	Jarmeritz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	14·7 Kreuzer	10·6 Kreuzer	4·1 Kreuzer	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen, welche an den Stadtvorstand in Jaroměřitz (Jarmeritz) zur Aufgabe gelangen und für den Bau der neuen Schule in Jarmeritz bestimmt sind
1710	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Breitenau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897		Pfge. 110 *)		Im Kartirungswege		* In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 Pfennige, im übrigen 10 Pfennige für 100 kg; bei Aussig-Landungsplatz ohne Ausnahme 4·5 Pfennige für 100 kg
				Erbersdorf						108 *)				
				Karlsthal						110 *)				
				Olbersdorf						98 *)				
				Breitenau	Schönpriesen Umschlag					105 *)				
				Erbersdorf						103 *)				
				Karlsthal						105 *)				
				Olbersdorf						93 *)				
				Breitenau	Dresden Elbkai					135				
				Erbersdorf						133				
				Karlsthal						135				
				Olbersdorf						123				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1711	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien aller Art	Stationen der Strecke: Kufstein—Ala	Hall	Sendungen müssen zum Bau des Gymnasiums in Hall bestimmt und an den Stadtmagistrat daselbst adressirt sein	Vom 1. October 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter Absehung von den in den Punkten 3 bis 8 desselben festgesetzten Bedingungen	Verschieden	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
78	Nr. 108 vom 18. September 1897	1646	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter des Specialtarifes I	Sokolnitz	Kanitz-Eibenschitz Kromau Mislitz	Die angegebenen Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung	
79	Nr. 150 ex 1896	2820	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Schwefelkies	Margitfalu	Wien St.E.G. transit	Das in der Rubrik 6 der Kundmachung stipulirte Jahresquantum von 5000 Tonnen wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 auf 2500 Tonnen reducirt	
80	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) verschiedenen ungarischen Stationen	a) Stationen verschiedener Deutsch-Ungarischer Verbände	Sendungen, welche auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 108 vom 14. September 1897, unter Pos. 1630, angeführten Frachtsätze von Debreczen, Györ, Kolozsvár, Komárom, Ujszöny, Miskolcz, Göm. p. u. Nagyvárad, Nyiregyháza, Párkány-Nána, Pozsony, Sátoralja-Ujhely, Szatmár, Szolnok teh. p. u. nach Granica transit, bezw. Szczakowa transit für Danzig zur Beförderung gelangen, haben auf die Refactiebegünstigung von 4 Heller pro 100 kg unter Einrechnung in das stipulirte Minimalquantum von 5000 Tonnen mit Giltigkeit vom 1. October 1897 ebenfalls Anspruch	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
76	Nr. 93 vom 12. August 1897	1471	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungarische Staatseisenbahnen Südbahn-Gesellschaft K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Glasflaschen der Classe B	Teplitz-Waldthor	Budapest- dunaparti teher-pályaudvár Józsefváros fövárosi közraktarak Kiterö nyugoti-pályaudvár Lipótváros Angyalföld Kelenföld deli vasut (Südbahn) loco Ó-Buda-filatorigát Köbánya-alsó u. felsö p. u. Komárom-Ujszöny	der Stationsname „Komárom-Ujszöny" wird auf „Komárom" berichtigt	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, so weit als möglich noch im heurigen Jahre, den **Aushub** und das **Fundamentmauerwerk** für das **neue Directionsgebäude an Saggen in Innsbruck** auszuführen.

Die Fundamentmauern sind aus bestem Beton in einem beiläufigen Ausmasse von 3000 m³ herzustellen, der Fundamentanshub beträgt circa 4800 m³.

Die Einsicht in die Pläne und Bedingnisse kann täglich während der Bureaustunden im k. k. Staatsbahn-Directionsgebäude am Bahnhofplatze genommen werden, woselbst auch weitere Auskünfte über die zu vergebende Arbeit ertheilt, sowie Offertformularien zur Verfügung gestellt werden.

Die ordnungsmässig gestempelten Offerte sind bis spätestens den **8. October, Mittags 12 Uhr,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Expedit) einzureichen. Die Offertverhandlung findet am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, statt und ist den Offerenten gestattet, derselben beizuwohnen.

Innsbruck, am 24. September 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. **Wien, 30. September 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. September den Beschlüssen des Landtages des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau vom 15. Februar 1897 betreffend die finanzielle Förderung der Localbahnen Trzebinia—Skawce und Chabówka—Zakopane, insoweit durch diese Beschlüsse das Land dauernd belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

Z. 14.648/I. **Guttenberg** m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung die in den Artikeln 41 und 42 geänderten Statuten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 10. September 1897. — Z. 28.223. E.-M.-Z. 1307/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 14.775/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 10. September 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 23. August 1897 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Szegzárd-Báttaszék dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich, da die Betriebsverwaltung der neuen Localbahn, die der kgl. Ungarischen Staatsbahnen — soweit nicht einzelne Theile ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen bereits angehört; aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Die genannte General-Inspection gibt bei diesem Anlasse noch bekannt, dass die von ihr als schmalspurig bezeichnete Localbahn Temesvár-Modos nicht schmalspurig, sondern normalspurig ist und hienach die in dem Circularschreiben des Centralamtes vom 2. September 1897, Nr. 117, enthaltene diesbezügliche Angabe zu berichtigen ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. September 1897 Kenntniss gegeben.

Wien, am 27. September 1897.

Neue Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

(Fortsetzung).

8. Verhalten in Fällen des Festfahrens oder Versinkens.

§ 23.

1. Ist ein Schiff oder ein Floss im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluss einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- oder Flossführern zuruft, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist. Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass auf die unter Ziffer 4 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit und ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

3. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Flosses hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht über einander, in einem Abstand von nicht weniger als 0·5 m und von nicht mehr als 1 m hängende Laternen, die obere mit rothem, die untere mit weissem Licht, zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dass die Lichter während der Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hellleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, dass das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist. Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösse muss von dem Führer ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit den zwei vorerwähnten, in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden. Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Flosses seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rothem Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen. Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Floss nicht zulässt. Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen: oberhalb der Spyk'schen Fähre weisse Flaggen, mindestens 0·5 m hoch und 0·75 m lang, unterhalb der Spyk'schen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0·5 m Durchmesser.

4. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntniss hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schiffahrtshinderniss, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

5. Die Beseitigung von Schiffen, Flössen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund gerathen sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schiffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruches auf Ersatz der ihr hiedurch erwachsenden Kosten, veranlasst werden. Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder die Betheiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne Weiteres. In anderen Fällen wird den Betheiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb derselben die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 finden gleichmässig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Badeanstalten, Mühlen u. dgl.) gesunken sind. Die den Schiffern und Flössern auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

9. Besondere Vorschriften für die Dampfschleppschiffahrt zwischen Köln und Mannheim bei niedrigem Wasserstand.

§ 24.

Die Ausübung der Dampfschleppschiffahrt bei Nacht ist

a) zwischen Köln und St. Goar sobald der Wasserstand am Kölner Pegel 1·30 m oder darunter,

b) zwischen St. Goar und Mainz sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 1 m oder darunter,

c) zwischen Mainz und Mannheim sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0·70 m oder darunter beträgt,

gänzlich untersagt.

10. Besondere Vorschriften in Betreff des Schleppens auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar.

§ 25.

1. Auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar darf ein Schiff nicht an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2. Auf dieser Stromstrecke dürfen einem zu Berg fahrenden Dampfschiffe nicht mehr als drei in einer Linie zu haltende Schiffe, einem zu Thal fahrenden nicht mehr als vier Schiffe, je zwei und zwei neben einander gekuppelt, angehängt werden.

Vorschriften bezüglich des Stillliegens.

§ 26.

1. Wenn Schiffe, Flösse, Baggermaschinen oder andere Apparate ausserhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dass einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestossen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flössen muss überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachtmannschaft vorhanden sein, ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplatz benützt werden. Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flössen

nur insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit weissem Licht zu versehen.

2. Ausserhalb der Häfen dürfen überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen. Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dass die fahrenden Dampfschiffe weiter als 40 m vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen. In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den Nebenflüssen, Canälen und Häfen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und aller an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie in den Fahrwegen durch die Schiffbrücken dürfen Schiffe und Flösse weder halten, noch beilegen. Auch dürfen Schiffe und Flösse oberhalb und unterhalb der Landungsbrücken nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen. Schiffe und Flösse, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtsstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dass die Nachenfähren ungehindert an- und abfahren können.

3. Sind Schiffe, Flösse, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie ausserhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, so ist bei nebeligem Wetter auf Schiffen mit eigener Triebkraft mindestens alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flössen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

4. Alle ausserhalb der Häfen auf dem freien Strome liegenden Schiffe, Flösse, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weissem Licht erleuchtet sein. Auf den Fahrzeugen ist eine solche Laterne mindestens 4 m hoch über dem Schiffsbord auf der Fahrwasserseite und, falls ausnahmsweise Fahrzeuge so liegen, dass auf beiden Seiten Fahrwasser ist, auf beiden Seiten derart anzubringen, dass sie zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen sind. Auf Flössen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken, mindestens 4 m hoch, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen mit weissem Licht, welche mindestens 2 m, höchstens 4 m Abstand haben, neben einander aufgerichtet werden. Auf Fahrzeugen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht angemacht werden darf, muss während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohres zu warnen hat.

5. Die in diesem Paragraph hinsichtlich der Flösse getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau befindlichen Flösse Anwendung.

6. Wenn Baggermaschinen und ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so haben dieselben vor und hinter ihrem Standorte eine rothe Tonne auszulegen. Diese Bebakung hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dass die Schiffe rechtzeitig ihren Cours durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können. Liegen solche Maschinen oder ähnliche Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösse am besten vorbeifahren können, eine roth und weisse Flagge auszulegen.

Vorschriften in Betreff festliegender Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnlicher Anstalten.

§ 27.

Für Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen, welche sich auf dem Strom festliegend befinden, sind ausser den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften massgebend:

1. Sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietenden Weise befestigt sein; erfolgt die Befestigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen werden.

2. Sie müssen derart liegen, dass der Fahrweg für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschläge gegen das Ufer gestossen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

3. Sie müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weissem Licht erleuchtet sein, welche mindestens 4 m hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite, zu Berg und zu Thal fortdauernd sichtbar, anzubringen sind.

Vorschriften in Betreff des Leinpfades und Leinzuges.

§ 28.

1. Die am Leinpfadufer liegenden Fahrzeuge müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder soweit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seiles muss die Bemannung des stillliegenden Schiffes behilflich sein.

2. Die am Leinpfadufer liegenden Flösse, und zwar auch die im Bau begriffenen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösse, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 m in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Holz abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schiffahrt nicht hinderlich sind. Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsäumen können, an demselben vorbeiziehen.

3. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

4. Auf dem Leinpfade selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffzuges hinderlich sein würden.

(Schluss folgt).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Linz: Project betreffend die Unterfahrung des Geleises der Schleppbahn vom Bahnhofe zum Umschlagplatze in Linz durch einen Canal und die Herstellung von Weg- und Strassenübersetzungen über dieselbe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz vorgelegte Project der Stadtgemeinde-Vorstehung in Linz betreffend Unterfahrung des Geleises der Schleppbahn vom Bahnhofe zum Umschlagplatz in Linz durch einen Canal und die Herstellung von Weg- und Strassenübersetzungen über dieselbe der k. k. Statthalterei in Linz behufs Veranlassung einer Localverhandlung übermittelt.

[Z. 12.475/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Project für die Versicherung des linken Oderufers in km 14·1/3 der Localbahn Zauchtel-Bautsch: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Versicherung des linken Oderufers in km 14·1/3 der Localbahn Zauchtel-Bautsch zur Ausführung genehmigt und die k. k. Landesregierung in Troppau ermächtigt, dieser Bahngesellschaft im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[Z. 15.016/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Prag: Project betreffend die Herstellung einer Veranda beim Wächterhause Nr. 327 [Haltestelle Jirna].) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Veranda beim Wächterhause Nr. 327 (Haltestelle Jirna der Linie Wien—Prag) auf Kosten der Frau Julie Dasch behufs Errichtung eines Buffets bedingungsweise genehmigt, und wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 14.602/IV.]

— (Project betreffend die Herstellung einer Einfriedungsmauer und einer Auffahrtsrampe in der Station Kralup.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung einer Einfriedungsmauer und einer Auffahrtsrampe vom Grundstücke K.-Z. 3/2 auf die gemeinschaftliche Zufahrtsstrasse K.-Z. 9 in der Station Kralup für Zwecke und auf Kosten der Schwefelsäurefabrik des Vereines für chemische und metallurgische Production in Aussig an der Elbe genehmigt, und wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.763/IV.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Normalien.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Normale für eine zweigeleisige Locomotivremise mit Wasserstations- und sperrbarem Magazinsanbau in der Station Weseritz der Localbahn Neuhof-Weseritz wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 12.352/I.]

Elektrische Kleinbahn Prag-Kgl. Weinberge-Žižkov. (Erweiterung der Wagenremise.) Die vom Stadtrath Kgl. Weinberge vorgelegten Pläne betreffend die Erweiterung der Wagenremise der elektrischen Kleinbahn Prag-Kgl. Weinberge-Žižkov wurden principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Ergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 14.091/I.]

Kleinbahn Lupków-Cisna. (Varianten km 8·150 bis 10·100 und km 17·531—20·300.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Detailproject für die Varianten in den Theilstrecken km 8·150—10·100 und km 17·51—20·300 der Kleinbahn Lupków-Cisna wurde principiell genehmigt und der k. k. Statthalterei in Lemberg zur Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung übermittelt. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosen Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.469/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit einem Güterzuge.) Die Direction der Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen in jenen Fällen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, insofern Gebrauch gemacht, als sie am 4. Juli die Rückbeförderung der Theilnehmer an einem Vortragsabende des Verschönerungsvereines in Lang-Enzersdorf mit dem Güterzuge Nr. 104 von dieser Station nach Wien gestattete. [G.-I.-Z. 10.972/B.]

Elektrische Strassenbahn Linz-Urfahr. (Betriebseröffnung.) Am 31. Juli wurde die für elektrischen Betrieb eingerichtete Strassenbahn Linz-Urfahr dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb führt das Consortium für Errichtung elektrischer Anlagen in Linz.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juli.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.621·02 km, Folgendes:

Im Monate Juli betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 47,392.304 Mk. oder 2,231.710 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1192 Mk. oder 3·38 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 81,085.896 Mk oder 4,342.387 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2003 Mk. oder 3·94 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Juli betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 135,422.542 Mk. oder 6,632.364 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4011 Mk. oder 3·35 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 267,122.563 Mk. oder 13,285.257 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7769 Mk. oder 3·32 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 37,381.325 Mk. oder 1,948.719 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6325 Mk. oder 4·77 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 72,429.076 Mk. oder 3,166.081 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 12.072 Mk. oder 3·73 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Italien. (Wöchentlicher Luxuszug zwischen London und Rom via Calais, Paris und Turin.) Die Italienische und die Französische Mittelmeerbahn, die Französische Nordbahn und die Schlafwagen-Gesellschaft sind übereingekommen, in der nächsten Wintersaison einen ausschliesslich aus Schlafwagen und Speisewagen gebildeten Luxuszug zwischen London und Rom via Calais-Paris-Turin einzuführen. Derselbe wird nicht nur die Verbindung zwischen den drei Hauptstädten günstiger gestalten, sondern auch eine raschere Verbindung zwischen Turin, Genua, Pisa und Rom herstellen.

Die Fahrordnung wird folgende sein:

Hinfahrt:

London, Abfahrt Montag 9 U. Früh,
Paris, Abfahrt Montag 5 U. 15 M. Nm.,
Turin, Ankunft Dienstag 9 U. 3 M. Früh,
Turin, Abfahrt Dienstag 9 U. 10 M. Früh,
Genua, Ankunft Dienstag 12 U. 24 M. Nm.,
Genua, Abfahrt Dienstag 12 U. 30 M. Nm.,
Pisa, Ankunft Dienstag 3 U. 55 M. Nm.,
Pisa, Abfahrt Dienstag 4 U. 5 M. Nm.,
Rom, Ankunft Dienstag 10 U. 5 M. Abds.

Rückfahrt:

Rom, Abfahrt Donnerstag 8 U. 3 M. Früh,
Pisa, Ankunft Donnerstag 2 U. 40 M. Nm.,
Pisa, Abfahrt Donnerstag 2 U. 45 M. Nm.,
Genua, Ankunft Donnerstag 6 U. 16 M. Abds.,
Genua, Abfahrt Donnerstag 6 U. 22 M. Abds.,
Turin, Ankunft Donnerstag 9 U. 55 M. Abds.,
Turin, Abfahrt Donnerstag 10 U. 3 M. Abds.,
Paris, Ankunft Freitag 11 U. 45 M. Vm.,
London, Ankunft Freitag 7 U. Abds.

Frankreich. (Bau einer von Du-Blanc bis Argent führenden schmalspurigen Eisenbahn.) Die Direction der Eisenbahn Paris-Orléans hat mit der Direction der Maschinenfabriks-Gesellschaft Fangère & Chatelin einen Vertrag abgeschlossen, welchem zufolge die erstere im Interesse dieser eine von Du-Blanc bis Argent führende schmalspurige Eisenbahn zum Zwecke der Verbindung des Fabriksetablissements mit der Linie Paris—Orléans erbauen wird. Die Erträgnisse dieser zu gleichen Theilen auf gemeinschaftliche Kosten zu erbauenden, aber auch als öffentliche Bahn zu betreibenden Linie werden im gleichen Verhältnisse ebenso getheilt, als etwaige aus dem Bahnbetriebe derselben resultirende Verluste.

— (Projectirte Eisenbahn Carhaix-Châteaulin.) Die Direction der Französischen Westbahn hat den Bau der mit Decret vom 13. April als gemeinnützig erklärten, von ihrem Netze ausgehenden Flügelbahn Carhaix-Châteaulin beschlossen. Der Generalrath des Departements Finisterre hat eine für Grundeinlösung bestimmte Beitragsleistung von 300.000 Frcs. votirt.

Russland. (Verstaatlichung der Weichselbahn.) Durch ein am 30. Mai (11. Juni) Allerhöchst bestätigtes Rescript des Ministercollegiums ist der Aufkauf der Weichsel-Eisenbahn auf Grund des § 71 der Statuten jener Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen worden.

Dem Minister der Verkehrsanstalten wurde dabei überlassen, die Weichsel-Eisenbahn mit deren gesammtem Vermögen vom 1. Juli ab für den Staat zu übernehmen und im Einverständnisse mit dem Finanzminister und dem Reichscontrolor soweit nothwendig aus den Roheinnahmen dieser Eisenbahn die durch die Uebernahme und Exploitation derselben im Laufe dieses Jahres entstehenden Ausgaben zu machen; ferner nach erfolgter Allerhöchster Bestätigung des Verstaatlichungs-Uebereinkommens der Verwaltung der Weichselbahn zu gestatten, aus den Exploitationsmitteln der Bahn 40.000 R. zur Remuneration der Angestellten nach Gutdünken der Verwaltung zu verwenden.

Der Finanzminister wurde beauftragt — ausserhalb der Ordnung nach dem Gesetze vom 20. Mai 1892 über Liquidationen von Eisenbahn-Gesellschaften beim käuflichen Uebergange der den letzteren gehörigen Bahnen an den Fiscus — mit der Gesellschaft der Weichselbahn eine Schlussrechnung auf folgender Grundlage aufzustellen:

1. für je 10 ungetilgte Actien mit Zinscoupons, beginnend mit dem Coupon vom 15. October 1897 und dem Dividendencoupon für 1897, 11·4perc. Reichsrentenpapiere mit Coupons vom 1. März 1897 auszuhändigen;
2. ausserdem für jede ungetilgte Actie 8·92 R. in Baarem zu zahlen;
3. Dividendenactien, die für die in einer Ziehung getilgten ausgegeben wurden, für vernichtet zu erklären;
4. die Gesellschaft von irgend welcher Nachcontrole für die Zeit ihres Bestehens zu befreien;
5. die Verwaltung von der Verpflichtung zu entbinden:
   a) eine Rechnung über den Betrieb der Bahn in der ersten Hälfte dieses Jahres, sowie eine Uebergabebilanz zum 1. Juli zu liefern;
   b) die Ausgabe von Actien der 4perc. Reichsrente nebst Zinsen vom 1. März in der Höhe von 10,000.000 R. Nennwerth auf Grund des Art. 1 des Allerhöchsten Ukases an den Finanzminister vom 8. April 1894 zu besorgen;
   c) den Umtausch von Actien der Gesellschaft der Weichselbahn gegen 4perc. Reichsrentenpapiere zu besorgen.

Die Weichselbahn geht in ihrer Gesammtheit mit allen Rechten und Pflichten auf den Fiscus über.

— (Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn.) Durch ein am 2./14. Mai Allerhöchst bestätigtes Rescript des Ministercollegiums wurde beschlossen:

1. vorgenannter Eisenbahn-Gesellschaft zu gestatten:
   a) durch einen ununterbrochenen Schienenweg Station Teikowo mit der Station Juriew-polski des Juriew-polski-Zweiges der genannten Bahn mit der Massgabe zu verbinden, dass die neue Strecke spätestens am 1. Jänner 1899 dem Verkehre übergeben wird;
   b) auf der Bahn verschiedene Arbeiten in der Höhe von etwa 5,000.000 R. vorzunehmen, speciell die Aufnahmefähigkeit derselben zu erhöhen;
2. die auf der Strecke Alexandrowo—Kirtschak der Moskau-Jaroslaw-Archangelskbahn vorhandenen Tarife durch solche zu ersetzen, die auf der Hauptstrecke in Kraft sind.

— (Firmenänderung der Ural-Eisenbahn.) Die Ural-Eisenbahn wird vom 1. Jänner 1898 an statt dieses Namens die Bezeichnung „Permj-Tjumenj-Eisenbahn" führen.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Schiffahrt.

Preussen. (Schiffahrtsabgaben auf der canalisirten Oder.) Die Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten haben unterm 18. Juli nachstehende, die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf der canalisirten Oder enthaltende Verordnung erlassen: Auf Grund der uns von unseren Commissären vorgelegten Niederschriften über die Verhandlungen vom 13. und 14. April und vom 18. Juni 1897 bestimmen wir über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben für das Befahren der oberen Oder von Kosel bis unterhalb Breslau im Einverständnisse mit den Herren Ministern für Landwirthschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe das Folgende:

1. Für das jedesmalige Befahren einer der 16 Staustufen sind zu zahlen:
   a) von beladenen Schiffsgefässen für jede volle oder angefangene Tonne des Gewichtes der Ladung, wenn diese aus Gütern erster Classe besteht, 3 Pfg., wenn sie aus Gütern der zweiten Classe besteht, $1^1/_2$ Pfg.;
   b) von leeren Schiffsgefässen für jede vollen oder angefangenen 25 t der Tragfähigkeit 6 Pfg.;
   c) für die Flösse bewendet es bei den in dem Tarife vom 27. December 1871 (Gesetzsammlung 1872, S. 60) und dessen Nachtrag vom 31. December 1874 (Gesetzsammlung 1875, S. 89) festgesetzten Abgaben;
   d) Schleppdampfer haben, wenn sie ohne Anhang von Kähnen fahren, eine Abgabe von 50 Pfg. für jede Staustufe zu entrichten, was einer fingirten Tragfähigkeit von etwa 200 t entspricht. Schleppdampfer mit Anhang sind abgabenfrei, sofern der ganze Schleppzug mindestens die vorerwähnte Abgabe entrichtet, andernfalls wird die Abgabe für Schleppdampfer ohne Anhang erhoben.

2. Der ersten Güterclasse gehören alle Güter an, die nicht in dem anliegenden Verzeichniss als unter die zweite Classe fallend aufgeführt sind.

3. Das Gewicht der Ladung ergibt sich auf Grund der Schiffsaichung, deren Einführung beabsichtigt ist, nach dem Tiefgange des Fahrzeuges aus dem Aichschein. So lange die Schiffsaichung noch nicht durchgeführt ist, werden von den beladenen Schiffen anstatt der unter 1 a angeführten Sätze für jede vollen oder angefangenen 25 t der Tragfähigkeit in der ersten Güterclasse 50 Pfg., in der zweiten Güterclasse 25 Pfg. für das jedesmalige Durchfahren einer Staustufe erhoben, was den für die thatsächliche Ladung festgestellten Sätzen in der Voraussetzung entspricht, dass die Tragfähigkeit der Schiffsgefässe im Durchschnitte zu etwa zwei Drittheilen ausgenützt wird.

4. Bei Mischladungen wird die Abgabe nach den Sätzen der ersten Güterclasse erhoben. Sind jedoch Gütern der zweiten Classe solche der ersten Classe im Gewichte von nicht über 20 t beigeladen, so kommt für die ganze Ladung der Satz der zweiten Classe zur Anwendung.

5. Dampfer und beladene Schleppkähne im Anhange von Dampfern haben, wenn sie das Vorschleuserecht in Anspruch nehmen, den anderthalbfachen Betrag der nach Ziffer 1—4 zu berechnenden Abgaben zu bezahlen. Eine gleiche Erhöhung der Abgabensätze tritt ein, wenn auf den besonderen Wunsch des Schiffers Schleusungen ausserhalb der festgesetzten Betriebsstunden (Nachtschleusungen) vorgenommen werden.

6. Bei Fischtransporten, welche in Dröbeln bewirkt werden, wird das Gewicht der Ladung durch Schätzung des Erhebungsbeamten festgestellt und die Abgabe nach dem Satze der ersten Güterclasse erhoben.

7. Abgabenfrei sind:
   a) Schiffsgefässe und Flösse, welche dem Könige, dem Staate oder dem Reiche gehören oder ausschliesslich für Rechnung des Königs, des Staates oder des Reiches befördert werden;
   b) Fischerkähne, leere Fischdröbel, Gondeln, Handkähne und ähnliche kleine Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach nicht zur Frachtbeförderung bestimmt sind, wenn sie keine besondere Schleusung erfordern.

8. Die Abgabenerhebung nimmt mit dem Beginne der Schiffahrtsperiode des Jahres 1898 ihren Anfang.

In die zweite Güterclasse des Abgabentarifes sind laut des der Verordnung beigegebenen Verzeichnisses eingereiht: Asche, Briquetts, Buhnenpfähle, Cement, Dachschieferplatten, Drainröhren, sämmtliche Düngemittel, als: Abgang aus Zuckersiedereien, Dünger (Mist), Gyps, Kalk, Knochen für Dungfabriken, Mergel, Roh- und Superphosphate u. s. w., Roh- und Brucheisen, Eisenschlacken, gebrauchte, leere Emballage, als: Fässer, Kisten, Körbe, Säcke u. dgl., Erden, auch Porzellanerde, Erze, Faschinen, Fourage, rauhe, insbesondere Heu und Stroh, auch gepresst, Futtermittel, Glasbrocken, Holz, und zwar zu Grubenzwecken

bestimmte Hölzer, Brennholz, Schalbretter bis zur Länge von 1 m, gemahlener Kalk, Kartoffeln, Koke, Kohlen, Braun-, Holz-, Stein-, Korbmacherruthen, Lehm, Lohe, Mehl aus Chamottesteinen oder Kapselscherben, Gyps- und Ziegelmehl, Rohr, Rüben, Rübenschnitzel und Melasse, roher Salpeter, Salze, auch Kali- und Abraumsalze, Sand, Schilf, Schwefelkies, Schwerspat, Seegras, Soda, Steine, Bau-, Cement-, Granit-, Gyps-, Kalk-, Mühlen-, Pflaster-, Ziegel-, auch roh zugerichtete Werkstücke, Thon, Torf, Trass.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im October 1897.)

Im October 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	October
Liverpool	„Alsatian"	1—10
Hull, Newcastle o T	„Bassano"	1—10
New-York	„Bolivia" (Anchor Line)	5-15
Gibraltar,[1]) London	„Széchényi"	5—15
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o T	„Kolpino"	10 20
Rouen	„Jokai"	10—20
Grimsby, Leith		10—20
London	„Indiana"	10—20
Tanger,[1]) Pernambuco, Rio Janeiro und Santos	„Kálmán Király"	20
Liverpool	„Lesbian"	15-25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„B. Kemény"	25
Dunkerque		21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Nagy Lajos"	21—31
Algier,[1]) Glasgow	„Matlekovits"	21—31
Bordeaux	„Tibor"	21—31
Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31
Hamburg	„Lusitania"	21—31
London	„Narva"	25 X-5 XI

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import

Von	Nach	Dampfer	October
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	1—10
Hamburg	Triest, Fiume	„Lusitania"	1—10
London	„ „	„Andrássy"	1—10
Liverpool	„ „	„Algerian"	5—15
Hull, Newcastle o T	„ „	„Palermo"	5—15
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Deák"	5—15
Rouen	„ „	„Matlekovits"	5—15
Bordeaux	„ „	„Tibor"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	10—20
Amsterdam, Rotterdam	„ „	„Petöfi"	10—20
Leith	„ „	„Zichy"	10—20
London	„ „	„Stefánia"	10—20
Liverpool	„ „	„Andalusian"	15—25
Rouen	„ „	„Máthyás Király"	15—25
Antwerpen	„ „	„Baross"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria" (Cunard Line)	21—31
Rouen	Triest, Fiume	„Zrinyi"	21—31
Glasgow	„ „	„Szt. László"	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate October 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Rákóczy" am 4., „Arpád" am 11., „Adria" am 18. und „Tisza" am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza" am 6., „Szápáry" am 13., „Rákóczy" am 20. und „Arpád" am 27.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Beneschau - Wlaschim. (Verwaltungsraths-Ernennung.) An Stelle des bisherigen Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Baurathes Johann Rybař, welcher auf die Function eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes verzichtet hat, wurde von Seiten des Landesausschusses des Königreiches Böhmen auf Grund des § 28 der Gesellschaftsstatuten kaiserlicher Rath, Centralinspector i. P. Ferdinand Summerecker zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Localbahn Beneschau-Wlaschim ernannt. [E.-M.-Z. 14.243/I.]

Localbahn Mauthausen-Grein. (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. September wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Mauthausen-Grein" abgehalten. Bei derselben waren zwölf Actienzeichner anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1021 Actien mit 204 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Gaber. Nachdem Landtags-Abgeordneter Leopold Heindl zum Vorsitzenden gewählt worden war, nahm die Versammlung den Bericht der Concessionäre über ihre Geschäftsführung entgegen, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von den Concessionären auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Sodann erfolgte der Nachweis der Zeichnung und Volleinzahlung des Actiencapitals gemäss § 5 der Gesellschaftsstatuten, worauf die Versammlung beschloss, die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die den Concessionären als solchen zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten. Hierauf wurde die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes mit sechs bestimmt und zu solchen gewählt: Carl Berger in Schwertberg, Carl Christ in Grein, Landtags-Abgeordneter Leopold Heindl in Mauthausen, k. k. Notar Dr. Alfred Heinzel in Perg, kaiserlicher Rath Otto Huber und General-Secretär Dr. Siegfried Werner, beide in Wien. Seitens des oberösterreichischen Landesausschusses waren die Mitglieder desselben, Dr. Alfred Ebenhoch und Chorherr Johann Feigl, in den Verwaltungsrath entsendet worden.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Leopold Heindl zum Präsidenten und Carl Berger zum Vicepräsidenten gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIV. Stückes.) Das am 27. September herausgegebene CLXXIV. Stück enthält unter

Nr. 3408: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. September 1897, Z. 152.640, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3409: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 23. September 1897, Z. 32.706, betreffend Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für lebende Klauenthiere aus Oberösterreich.

Nr. 3410: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. September 1897, Z. 81.218, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus der Bukowina.

Nr. 3411: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. September 1897, Z. 18.488, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Arges.

— (Inhalt des CLXXV. Stückes.) Das am 28. September herausgegebene CLXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3412: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 24. September 1897, Z. 16.241 II, betreffend Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus der Bukowina nach Oberösterreich.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. October zur Eröffnung gelangenden Strecken Friedberg—Hungen (23·77 km) und Beienheim—Nidda (19·23 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen), Nr. 62 (k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn), Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) und Nr. 94 (kgl. Rumänische Staatseisenbahnen). Zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg) und 42 d (kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin) ist je der Nachtrag I, zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt) der Nachtrag III und zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) der Nachtrag V erschienen.

Aufgehoben sind:

1. das im März 1894 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 45, sowie die Nachträge I und II desselben;
2. das im Juni 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 62;
3. das im August 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 94.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes Nr. 40 (Kohlen-Elektroden) im Nachtrage IV zu Theil II, Heft 1.

In dem am 1. October 1897 in Wirksamkeit tretenden Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1, sind die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes Nr. 40 (Kohlen-Elektroden) für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen und Vororten einer- und den niederländischen Hafenstationen andererseits wie folgt abzuändern:

		pro 100 kg in Mark
Amsterdam Middelburg N.St.B. Rotterdam Vlissingen N.St.B.	transit	5·71
Dordrecht transit		5·71
Hoek van Holland H.B. transit		5·81

Wien, am 25. September 1897. [719]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife:

a) Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft C),
b) Theil II, Heft 3 B (Classengütertarif),
c) Nachtrag VII zum Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1897 treten im vorbezeichneten Eisenbahnverbande in Kraft:

a) Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft), enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (inclus. der k. k. priv. Kuttenberger Localbahn), der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ausschliesslich der Strecken Simmering—Bruck a. d. L. und Stadlau—Marchegg) einerseits und den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahn Asch-Rossbach andererseits.

Hiedurch werden gleichzeitig die Kilometerentfernungen und die Lieferfristtabelle im Tarife, Theil IV, Heft 3, vom 1. Juni 1894 aufgehoben.

b) Theil II, Heft 3 B, enthaltend neue Frachtsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr für das ad a) genannte Verkehrsgebiet, ausnahmlich des Verkehres der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie ausnahmlich der in Böhmen gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, jedoch einschliesslich der Station Bodenbach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Durch diesen Tarif wird der unter dem 31. Juli 1897 sammt allen Nachträgen aufgehobene Tarif, Heft V, für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880 ersetzt.

c) Nachtrag VII zum Tarif, Theil II, Heft 3, enthaltend Aenderung des Titelblattes (Neubezeichnung als Heft 3 A) und des Vorwortes; Aufhebung der Tarifbestimmungen und Kilometerentfernungen, sowie der im Haupttarife und in den Nachträgen I bis VI enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bodenbach k.k.St.B. und St.E.G., Tetschen B.N.B. und Oe.N.W.B., Iglau Oe.N.W.B., Iglau Stadt k.k.St.B. und Kralup St.E.G., jedoch mit der Massgabe, dass diese Frachtsätze, soweit durch die im Tarife, Theil II, Heft 3 B, für diese Stationen vorgesehenen neuen Ersatztarife Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bis inclusive 30. November 1897 in Kraft bleiben.

Exemplare dieser Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise
von a) 50 Hellern (Kronenwährung) per Stück
„ b) 3.— Kronen per Stück
und des Nachtrages ad c) unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 25. September 1897. [720]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterrreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages zum Personentarif für die Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, bezw. Polička-Skutsch gelangt der II. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen (mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina), auf welche der Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1896 keine Anwendung findet, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Fahrpreistabelle und den Kilometerzeiger der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, den Kilometerzeiger der Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare des zur Einführung kommenden Tarifnachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 25. September 1897. [721]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des IV. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Beraun—Dušnik, bezw. Chodorów—Podwysokie gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 25. September 1897. [722]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Mitterberg.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Bischofshofen—Saalfelden gelegenen Haltestelle Mitterberg wird vom 1. October 1897 an in Ausserfelden abgeändert.

Innsbruck, im September 1897. [723]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Grabiny der Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg.

Am 1. October 1897 wird die Haltestelle Grabiny in Kilometer 105·3 der Linie Krakau—Lemberg, zwischen den Stationen Czarna und Dembica gelegen, für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sind in dem ab 1. Mai 1897 giltigen Fahrplanplacate Nr. V enthalten.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Wächterhause Nr. 84 a, und wird Reisegepäck nur im Nachzahlungswege zur Beförderung übernommen.

Krakau, im September 1897. [724]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz — Ostrów-B. — Tarnopol.

Am 1. October 1897 wird die Station Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz — Ostrów-B. —Tarnopol für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Die Abfahrtszeiten der personenführenden Züge von der Station Podwysokie sind aus dem Fahrplanplacate, Blatt Vb, giltig vom 1. Mai 1897, zu ersehen.

Stanislau, im September 1897. [725]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr.

Mit Bezug auf Abschnitt I des ab 1. October 1897 giltigen Nachtrages zu unserem Localgütertarife wird hiemit bekannt gegeben, dass die Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr am 1. October 1897 stattfinden wird.

Budapest, am 25. September 1897. [726]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Mešno-Lipnic für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen.

Am 1. October 1897 wird die auf der Linie Rokycan—Nezvěstic der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zwischen den Stationen Přikosic und Nezvěstic in km 17·4 gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mešno-Lipnic auch für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Wien, im September 1897. [727]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Naturalien- und Baumaterialien-Transporte für die durch die Ueberschwemmungen betroffenen Gebiete und Gemeinden Niederösterreichs. (Frachtbegünstigung.) Für den Transport von Naturalien und Baumaterialien, welche für die überschwemmten Gebiete und Gemeinden Niederösterreichs gesammelt, bezw. angekauft werden, findet auf den Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in Niederösterreich bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897 die Anwendung des Regiefrachtsatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km mit einem Minimalfrachtsatze von 4 kr. pro 100 kg unter der Bedingung im Kartirungswege statt, dass auf den bezüglichen Frachtbriefen das Landes-Hilfscomité für Niederösterreich in Wien als Aufgeber erscheint.

Landwirthschaftliche Regionalausstellung in Leoben, 1897. (Transportbegünstigung.) Aus Anlass der in Leoben am 25. und 26. September 1897 stattgefundenen landwirthschaftlichen Regionalausstellung gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich ihrer eigenen Linien für den Transport der bezüglichen Ausstellungsobjecte die im gemeinsamen Tarife der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Theil I unter Abschnitt C, sub VI und IX/g (Generalgütertarif, Ausgabe 1897, Seiten 55 und 56), vorgesehenen Frachtbegünstigungen bei Einhaltung der hiefür festgesetzten Bedingungen mit der weiteren Massgabe, dass die Rücksendung der unverkauft, bezw. unverlost gebliebenen Ausstellungsobjecte längstens bis 26. October 1897 zu erfolgen hat.

Ausland.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verband. (Weitere Frachtsätze für lebende Thiere.) Am 20. September traten für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Pilgramsdorf (Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau) und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) directe Frachtsätze in Kraft, über welche bei den genannten Stationen Auskunft zu erhalten ist.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr über Wirballen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Der seit dem 20. März alten/1. April neuen Stils 1895 bestehende directe Deutsch-Russische Ausnahmetarif 7, Theil I, nebst den Nachträgen I bis VII (einschliesslich der durch Bekanntmachung vom 4. Juni 1897 eingeführten Frachtsätze), giltig für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen tritt mit dem 1./13. November alten/neuen Stils 1897 ausser Kraft. An seine Stelle tritt von demselben Tage ab ein neuer Tarif.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Viehhof.) Am 1. October 1897 wird die Station Karlsruhe Viehhof für Thiersendungen in besonderen Eisenbahnwagen, die nach dem städtischen Viehhof oder Schlachthaus in Karlsruhe aufgegeben werden, bezw. dahin adressirt sind, in den directen Verkehr einbezogen. Es gelten für Karlsruhe Viehhof die gleichen Frachtsätze wie für Karlsruhe Hauptbahnhof zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 1 Mk. 50 Pfg. für den Wagen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1712	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker aller Art der Pos. Z—8 der Güterclassification im Tarif Theil I	Opočno	Iglau (Oe.N.W.B.) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 184 Heller b) 167 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Iglau (Oe.N.W.B.) transit *)					a) 160 Heller b) 121 Heller				

*) Die bei Iglau (Oe.N.W.B.) transit angeführten Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschriften nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (excl. der Strecke Iglau Stadt—Ober-Cerekve) aufgegeben werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1713	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk	Bitterfeld Station der königl. Eisenbahn-Direction Halle a. S. (oder vice versa)	Lettowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	289 Pfennige		Im Kartirungswege		
1714	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics transit (für Sendungen von Székelyfalu-Burszentgyörgy)	Göding	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr. = 22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1715	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Olmütz	Kremsier	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	20·2 kr. = 40·4 h	Heller 32	Heller 8·4	Im Kartirungswege		
					Bistritz a. H.				24·1 kr. = 48·2 h	38	10·2			
					Stauding				33·9 kr. = 67·8 h	48	19·8			
					Brünn				40·2 kr. = 80·4 h	56	24·4			
					Frankstadt a. R.				42·2 kr. = 84·4 h	59	25·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1716	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks in ganzen Wagenladungen	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze-Coksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube; b) Kattowitz, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasseeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II., Maxgrube; c) Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlsegengrube; d) cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Imielin; e) Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen, Nicolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Orzesche, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeska- und Trautscholdsegengrube, Emmagrube, Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Beatenglück-, Hoym- und Redengrube, Czernitz, Charlottegrube	Bennisch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 15. October 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	a) 7·5 Heller b) 5·5 Heller c) 4·5 Heller d) 3·0 Heller e) 2·5 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten sich eventuell während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den tarifmässigen Frachtsätzen erhöhen oder erniedrigen, so werden in demselben Masse auch die nebenbezifferten Frachtnachlässe erhöht oder erniedrigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1717	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Boniowitz	Sternberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	5·9 kr. = 11·8 Heller	8 Heller	3·8 Heller	Im Kartirungswege		
1718	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Reis und Reismehl	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Göding	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897	Pfennig 226	Pfennig 139 *)	Pfennig 87	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 10 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
					Wischau				—	151 *)	—			
				Schönpriesen-Umschlag	Göding				221	134 *)	87			
					Wischau				—	146 *)	—			
				Dresden-Elbkai	Göding				262	175	87			
					Wischau				—	187	—			
1719	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. der Position E-7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut	Saaz (B.E.B. oder k.k.Stb.)	Nussdorf transit	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen, auch wenn diese Quantität mit mehreren, in maximo jedoch mit 5 Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. 2. Nur für Sendungen giltig, welche mit directen, nach ungarischen Stationen und darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen oder bei denen der Umschlag in Wien-Praterquai auf den Frachtbriefen vorgeschrieben ist. 3. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 sammt Nachträgen	97 Kreuzer ö. W. (= 194 Heller)	90 Kreuzer ö. W. (= 180 Heller)	7 Kreuzer ö. W. (= 14 Heller)	Im Kartirungswege		Für die Ueberführung von Nussdorf nach Wien-Praterquai gelangt bei diesen Sendungen der Frachtsatz von 4 Kreuzern ö. W. = 8 Heller pro 100 kg zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1720	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, alt und gebrochen. Abfälle von Eisen und Stahl	Pascani	Krompach	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes giltigen besonderen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1897	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2		248 Centimes		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, so weit als möglich noch im heurigen Jahre, den **Aushub** und das **Fundamentmauerwerk** für das **neue Directionsgebäude an Saggen in Innsbruck** auszuführen.

Die Fundamentmauern sind aus bestem Beton in einem beiläufigen Ausmasse von 3000 m^3 herzustellen, der Fundamentanshub beträgt circa 4800 m^3.

Die Einsicht in die Pläne und Bedingnisse kann täglich während der Bureaustunden im k. k. Staatsbahn-Directionsgebäude am Bahnhofplatze genommen werden, woselbst auch weitere Auskünfte über die zu vergebende Arbeit ertheilt, sowie Offertformularien zur Verfügung gestellt werden.

Die ordnungsmässig gestempelten Offerte sind bis spätestens den **8. October, Mittags 12 Uhr,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Expedit) einzureichen. Die Offertverhandlung findet am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, statt und ist den Offerenten gestattet, derselben beizuwohnen.

Innsbruck, am 24. September 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. Wien, 2. October 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 17. September 1897*) betreffend den amtlichen Aufdruck des Stempelzeichens zu 1 kr. und 5 kr. auf Eisenbahn-Frachtbriefen und Rechnungsblanketten in Aussig.

Mit Beziehung auf die Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen, dann auf die Verordnung vom 9. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 175, über die Gestattung des Aufdruckes des Stempelzeichens zu 1 kr. und 5 kr. auf Rechnungsblanketten wird hiemit bekannt gegeben, dass der Aufdruck des Stempelzeichens zu 1 kr. und 5 kr. auf den von Privatdruckereien hergestellten Eisenbahn-Frachtbriefen, dann auf Rechnungsblanketten vom 1. October 1897 an unter den üblichen Modalitäten beim Hauptsteueramte in Aussig eingeführt wird.

Biliński m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für drei mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Julius Modern in Wien mit dem Erlasse vom 15. März 1897, Z. 1525/I (Verordnungs-Blatt Nr. 111 vom 25. September 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für drei mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in Triest unter den Bedingungen des obigen Erlasses auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. August 1897. Z. 13.384/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 14.717/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 10. September 1897 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die zur Zeit von der Verwaltung der Bayerischen Staatseisenbahnen betriebene und demnach als ein Theil des Betriebsnetzes dieser Bahnen zu den dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten deutschen Eisenbahnstrecken gehörige Localbahn Lam-Kötzting vom 1. October 1897 an von der Eigenthümerin, der Actiengesellschaft Lam-Kötzting mit dem Sitze in Lam, in Verwaltung und Betrieb genommen werden wird.

*) Enthalten in dem am 29. September 1897 ausgegebenen XC. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 225.

Ferner werden die am 1. Juli 1897 eröffnete Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn, sowie die Vorgebirgsbahn Köln-Bonn, deren Theilstrecke Bonn—Brühl am 1. August 1897 eröffnet worden ist, dem Uebereinkommen unterstellt.

Hienach ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet (IV. Ausgabe vom 1. Jänner 1897), unter

Deutschland

A II Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung

nachzutragen:

53 a) Lam-Kötztinger Localbahn.
20 b) Köln-Bonner Vorgebirgsbahn.
60 a) Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Die erstgenannte dieser drei Bahnen bleibt dem Uebereinkommen wie bisher unterstellt; der Eintritt der beiden anderen in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat nach dem Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens.

Die Köln-Bonner Vorgebirgsbahn wird von ihrem Vorstande in Köln a. Rh., die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn von ihrem Vorstande in Mühlhausen i. Th. betrieben.

Das genannte Centralamt hat gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens von der Mittheilung des Reichseisenbahnamtes Kenntniss genommen, die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen ergänzt und hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. September 1897 Mittheilung gemacht.

Wien, am 27. September 1897.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Seitens eines Bergwerksbesitzers gegen Bauführungen oberhalb von Grubenfeldern erhobenen Einwendungen, welche im Hinblicke auf die dem Baue durch den Bergbaubetrieb etwa zugehenden Schäden geltend gemacht werden und darauf gerichtet sind, den Bergbaubesitzer gegen allfällige Schadenersatzansprüche des Bauführers zu schützen, sind privatrechtlicher Natur; deren Verweisung auf den Civilrechtsweg durch die Baubehörde entspricht daher dem Gesetze.

Mit den Entscheidungen vom 28. Juli 1894, Zahlen 9905, 13.377, 7273, 9904 und 9903, hatte der mährische Landesausschuss erkannt, dass die von Carl Zdrálek auf Parcelle Nr. 57, von Johann Zuber auf Parcelle Nr. 34, von Josef Kačinský auf Parcelle Nr. 100, von Anton Sněhota und dessen Ehegattin Marie an Stelle des demolirten Hauses Nr. 11 und von Gustav Heinisch auf einem Theile der Parcelle Nr. 532 beabsichtigten Neubaue in Přivoz in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar sind und die gegen diese Neubaue von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus Rücksichten auf ihre Bergbaurechte erhobenen Einwendungen, insbesondere das Begehren derselben, dass die Bauherren zur Ausstellung eines Verzichtreverses auf einen allfälligen, denselben aus dem Bergbaubetriebe etwa erwachsenden Schaden verhalten werden, als Einwendungen privatrechtlicher Natur im Sinne des § 10 der mährischen Bauordnung zur Austragung auf den Civilrechtsweg verwiesen und hiebei auf die Bestimmungen des § 12 der mährischen Bauordnung aufmerksam gemacht.

Die genannten Bauwerber brachten gegen diese Entscheidungen beim Verwaltungs-Gerichtshofe ihre Beschwerden ein und machten hiebei geltend, 1. dass die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen die Bauführung erhobenen Einwendungen keine privatrechtlichen seien, dann 2. dass dieselben, selbst wenn sie als solche erkannt werden sollten, nicht zu jenen gehören, welche gemäss § 10 der Bauordnung auf den Rechtsweg zu weisen sind, weil diese Einwendungen im Sinne dieser Bestimmung und des § 72 der allgemeinen Gerichtsordnung nur derjenige erheben könne, welcher entweder im Besitze des zu verbauenden Grundstückes oder eines dinglichen Rechtes an demselben sei.

Beide Behauptungen fand der Verwaltungs-Gerichtshof unzutreffend und wies die Beschwerden als unbegründet mit folgender Motivirung ab:

Was zunächst die letztere Behauptung anbelangt, so kann dieselbe weder aus dem Wortlaute des § 10 der Bauordnung, noch aus jenem des § 72 der Gerichtsordnung begründet werden, da diese überhaupt von Widersprüchen gegen die beabsichtigte Bauführung, jene ganz allgemein von privatrechtlichen Einwendungen spricht. Aber auch aus dem § 340 des a. b. G.-B. kann eine derartige Behauptung nicht abgeleitet werden, weil dort das Einspruchsrecht gegen Bauführungen überhaupt dem Besitzer einer unbeweglichen Sache oder eines dinglichen Rechtes eingeräumt wird und die verliehenen Grubenmasse im § 109 des allgemeinen Berggesetzes ausdrücklich als unbewegliches Eigenthum erklärt sind.

Dass es sich im vorliegenden Falle um Einwendungen privatrechtlicher Natur handelt, kann füglich nicht bezweifelt werden, denn der Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei der Baucommission mit Rücksicht darauf, dass die fraglichen Baustellen sich innerhalb des Grubenfeldes der Nordbahn befinden, Verwahrung gegen jede Beschränkung des Bergbaues als des älteren Rechtes eingelegt und jede Verantwortung für etwa dem Baue durch den Bergbaubetrieb zugehende Schäden, sowie jede Schadenersatzpflicht abgelehnt. Im Anschlusse hieran knüpfte der Vertreter der Nordbahn die Zustimmung zur Bauführung an die Bedingung, dass der Bauführer auf jeden Ersatz für eventuelle aus dem Grubenbetriebe entstehende Schäden verzichte und diese Erklärung in der Erledigung des Baugesuches Ausdruck finde.

Hiemit stellte der Vertreter der Nordbahn die der letzteren aus dem Bergwerkseigenthume zustehenden Rechte den dem Bauführer aus dem Grundeigenthume zustehenden Rechten gegenüber und leitete daraus das Recht ab, Einsprache gegen die projectirte Bauführung zu erheben oder sich wenigstens gegen allfällige Schaden-

ersatzansprüche des Bauführers zu schützen. Die von der Nordbahn bei der Baucommission erhobenen Einwendungen sind daher offenbar privatrechtlicher Natur. Sie sind aber auch nach dem Gesagten vollständig bestimmt umschrieben und können somit nicht jenen im § 10, Absatz 3 der Bauordnung angeführten Einwendungen beigezählt werden, welche nicht zu berücksichtigen sind.

Indem also der mährische Landesausschuss die projectirten Bauten als technisch ausführbar und in öffentlicher Beziehung zulässig erkannte, die Einwendungen der Nordbahn aber auf den Civilrechtsweg verwies, entsprechen die angefochtenen Entscheidungen vollkommen den Bestimmungen des § 10 der Bauordnung.

(Erkenntniss vom 22. Mai 1895, Z. 2608; — conform Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 657.)

Neue Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

(Schluss).

Vorschriften über Bau, Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flösse.

1. Bezeichnung, Breite und Länge der Flösse.

§ 29.

1. Jedes Floss hat in der Mitte seiner Länge und in der Höhe von mindestens 3 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse fest über einander angebrachte weisse Tafeln zu führen, von welchen die obere in Roth die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Flossbesitzers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Flossführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 cm Höhe und 5 cm Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2. Die Breite der den Rhein befahrenden Flösse darf auf der Stromstrecke von Basel bis Kehl 6 m, von Kehl bis Steinmauern (Murgmündung) 17 m, von Steinmauern bis Germersheim 27 m, von Germersheim bis Mannheim 36 m, von Mannheim abwärts 63 m nicht übersteigen. Ausserdem wird die Länge der Flösse für die Stromstrecke von Basel bis Kehl auf 27 m, von Kehl bis Steinmauern auf 90 m beschränkt.

3. An den Längenseiten der Flösse dürfen einzelne Flosstheile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

4. Bei Wasserständen von 1 m und weniger am Mainzer Pegel ist für die Strecke Rüdesheim—St. Goar die Breite der Flösse auf 56 m besckränkt.

2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flösse im Allgemeinen.

§ 30.

1. Jedes Floss muss mit mindestens einem Mann auf je 25 m³ hartes Holz und mit mindestens einem Mann auf je 50 m³ weiches Holz bemannt sein. Als hartes Holz gilt hiebei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen-, Apfel- und Kornelholz, als weiches dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2. Unterhalb Wesel darf die vorstehend unter Ziffer 1 festgesetzte Pflichtbemannung um ein Drittel verringert werden.

3. Kein Floss darf mit weniger als drei Mann, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

4. Flösse, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über vier Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

5. Zur Feststellung des im Flossscheine (Art. 25 der revidirten Rheinschiffahrtsacte vom 15. October 1868) anzugebenden Gewichtes der Flösse wird das Cubikmeter hartes Holz (vergl. Ziffer 1) gleich 15 Ctr. (0·75 t) und das Cubikmeter weiches Holz (vergl. Ziffer 1) gleich 11 Ctr. (0·55 t) gerechnet.

3. Ausnahmsbestimmungen bezüglich der Bemannung und der Flösse oberhalb Mainz.

§ 31.

Die Bestimmungen des § 30 finden auf den Betrieb der Flösserei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Sie treten für Flösse, welche, auf dieser Stromstrecke kommend, Mannheim passiren, dergestalt in Wirksamkeit, dass Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösse angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1. Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flössen bis zu zwölf Mann Bemannung ein Seil, auf grösseren Flössen zwei Seile von je mindestens 40 m Länge, auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Floss ein grosses Seil von 160 bis 180 m Länge und ein Beiseil von 15 bis 20 m Länge vorhanden sein.

2. Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern muss jedes Floss mindestens mit je einem Mann auf 15 m³ Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

3. Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösse mindestens zu bestehen:

a) bei Rundholzflössen: von leichteren Hölzern aus je einem Mann auf 15 m³ Inhalt, von schweren Hölzern aus je einem Mann auf 20 m³ Inhalt;
b) bei Flössen aus geschnittenen Waaren: bis zu 180 m³ Inhalt aus je einem Mann auf 20 m³ Inhalt, von 180—300 m³ Inhalt aus je einem Mann auf 25 m³ Inhalt, von über 300 m³ Inhalt aus je einem Mann auf 30 m³ Inhalt.

4. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

5. Auf der Strecke oberhalb Mannheim müssen die kleinen Flösse, welche bis zu 30 m lang, 4·5 m breit und steif gebaut sind, mindestens mit drei Flössern, den Führer eingerechnet, bemannt sein. Auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz brauchen Flösse, deren Pflichtbemannung nach § 30, Ziffer 1, nicht über zehn Mann beträgt, mit den in der Beilage zu Ziffer 4 des § 30 vorgeschriebenen Ankernachen und Ankern dann nicht versehen zu sein, wenn ihre Bemannung mindestens das Doppelte der nach § 30, Ziffer 1, erforderlichen beträgt und der Flossführer sich darüber ausweist, dass ihm an jeder zu passirenden Brücke die vorgeschriebene Anzahl von Ankernachen und Ankern entgegengebracht wird.

4. Vorschriften für geschleppte Flösse.

§ 32.

Für Flösse, welche von Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft geschleppt werden, genügen auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel

und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach § 30, Ziffer 1, vorausgesetzt, dass das Floss vorn mit einer wirksamen Steuereinrichtung versehen ist und dass das Schleppschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a) bei Flössen, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 50 Mann beträgt, mindestens 25 effective Pferdestärken,
b) bei Flössen, deren Pflichtbemannung über 50 bis einschliesslich 80 Mann beträgt, mindestens 35 effective Pferdestärken,
c) bei Flössen, deren Pflichtbemannung über 80 Mann beträgt, mindestens 45 effective Pferdestärken.

5. Wahrschau der Flösse.

§ 33.

1. Die Flossführer sind verpflichtet, ihrem Flosse einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens $^3/_4$ Stunden und höchstens $1^1/_2$ Stunden vor dem Flosse vorausfahren. Er darf einem zu Thal fahrenden Schiffe nicht angehängt werden.

2. Wird das Floss durch ein Schiff mit eigener Triebkraft geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 roth und weiss, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3. Den Namen des Nachenführers hat der Flossführer auf dem Flossscheine zu vermerken und der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Floss erreicht, zur Eintragung in den Flossschein zu bezeichnen.

4. Wird die Weiterfahrt des Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde.

5. Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt weg:

a) auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bei Flössen, welche bis zu 30 m lang, 4·5 m breit und steif gebaut sind;
b) auf der Stromstrecke unterhalb Mannheim bei Flössen, deren Pflichtbemannung nicht über fünf Mann beträgt. Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Flosse selbst aufzustecken.

6. Ersatz der Wahrschau durch elektrische Meldung auf der Stromstrecke Kehl bis Steinmauern.

§ 34.

1. Auf der Rheinstrecke zwischen Kehl und Steinmauern sind die Flossführer von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden, wenn sie sich zum Wahrschauen der Flösse der daselbst entlang des Rheins bestehenden elektrischen Signalvorrichtung bedienen. Sobald ein Floss an einer der Schiffbrücken bei Freistedt-Offendorf, Greffern-Drüsenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die in § 33 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehisst und erst wieder eingezogen, wenn das Floss die Brücke passirt hat. Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der obengenannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösse mittelst des Telegraphen stattfinden.

2. Wenn die Flossführer die Signaleinrichtung nicht benützen wollen, oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letzteren, hat die Wahrschau in der in § 33 bestimmten Weise zu geschehen. Doch wird den Flossführern gestattet, statt eines Nachens sich eines sogenannten Fahrbodens, aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

7. Untersuchung der Flösse.

§ 35.

1. Flösse, deren Pflichtbemannung über vier Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenflusse gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Construction und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 30, Ziffer 4, erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Flösse, welche, aus dem Main kommend, in den Mainzer oder Schiersteiner Flosshafen verbracht werden.

2. Die Untersuchung wird von den hiemit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zwecke eidlich verpflichtet sind.

3. Der Flossführer hat vor Abfahrt des Flosses die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dass die Untersuchung sobald als thunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

4. Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen, und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusuchen ist, werden öffentlich bekanntgemacht.

5. Flösse, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Flossuntersuchungen bestimmten Orte der Untersuchung zu unterwerfen.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 finden auf den Betrieb der Flösserei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Die Handhabung der Aufsicht über Beobachtung der in § 29, Ziffer 2 und 3, sowie in § 31 für die Stromstrecke oberhalb Mannheim gegebenen Vorschriften steht den Brückenmeistern zu.

7. Für Flösse, welche Mannheim von oberhalb kommend passiren, finden die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 dergestalt Anwendung, dass Mannheim als Ort der Abfahrt angesehen wird.

8. Vermerk auf dem Flossscheine.

§ 36.

Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebniss von den mit der Untersuchung beauftragten Personen auf dem von dem Flossführer mit sich zu führenden Flossscheine vermerkt. Flossführern, auf deren Flossscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

9. Aenderungen im Flossbestande.

§ 37.

Die Bestimmungen in den §§ 35 und 36 finden auch in dem Falle Anwendung, wenn das Floss während seiner Reise

a) eine Vergrösserung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 30, Ziffer 4, eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände bedingt, oder
b) verkleinert wird und der Flossführer in Folge dessen eine Verminderung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Flosses an einem Orte, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Flossführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Flossuntersuchungen bestimmten Orte bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

10. Befugnisse der Behörden und Beamten.

§ 38.

Die Schiffahrts- und Hafenpolizeibehörden, die Brückenmeister und alle mit der Ausübung der Strompolizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, dass die nach den §§ 30—32 erforderlichen Mannschaften und Ausrüstungsgegenstände auf dem Flosse vorhanden sind, und bei nicht vorschriftsmässiger Bemannung oder Ausrüstung der Flösse die Beilegung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft, bezw. der Ausrüstung fortgesetzt werden.

11. Gebührenfreiheit.

§ 39.

Für die in Gemässheit der §§ 35, 37 und 38 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

12. Wahrschauen.

§ 40.

Zur Sicherheit der Schiffahrt sind auf der Stromstrecke von Bingen bis unterhalb Bonn an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1. am Bingerloch auf dem Mäusethurm;
2. an der Wirbellage;
3. bei Oberwesel unterhalb des Ochsenthurmes;
4. dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer;
5. bei der Loreley;
6. oberhalb St. Goar an der Bank;
7. bei einem Wasserstande unter 3·2 m am Koblenzer Pegel für den Engerser Grund bei St. Sebastian Engers;
8. bei einem Wasserstande unter 3·5 m am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauer haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a) wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der rothen,
b) wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der weissen,
c) wenn ein Floss antreibt, durch Aufziehen der rothen und der weissen Flagge.
d) An Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Bingerloch Körbe gleicher Farbe.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dass die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dass die Bergfahrt frei ist.

Ist das Fahrwasser im Bingerloch gesperrt, so wird ein roth und weiss gestrichener Korb auf der Spitze des Mäusethurmes aufgesetzt und damit angezeigt, dass die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben.

Bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben zehn Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäusethurm durch Aufhissen einer weissen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hiezu vom Mäusethurm aus das Zeichen gegeben ist.

Ausser den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine besondere Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck eingerichtet. Dieselbe geht dem Schleppzuge voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zu öffentlicher Kenntniss gebrachten Tarifen von den Schiffahrtreibenden entrichtet.

Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromtheile, sowie von Rheindurchstichen.

§ 41.

1. Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromtheile ist allen Flössen und Fahrzeugen, mit Ausnahme der Nachen, untersagt.

2. Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schiffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt ist.

Verbot anderer als der in gegenwärtiger Polizeiordnung erwähnten Signallichter.

§ 42.

Das Führen anderer als der in gegenwärtiger Polizeiordnung vorgeschriebenen oder zugelassenen Signallichter ist verboten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind diejenigen Signallichter, welche in besonderen Fällen auf Grund von Regierungsanordnungen gezeigt werden müssen.

Verpflichtung der Schiffer und Flossführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.

§ 43.

Jeder Führer eines Schiffes oder Flosses hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen.

§ 44.

Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 1—43 gegenwärtiger Polizeiordnung gegebenen Vorschriften werden gemäss Art. 32 der revidirten Rheinschiffahrtsacte vom 17. October 1868 bestraft.

Einführungstermin.

§ 45.

Gegenwärtige Polizeiordnung tritt mit dem 1. November 1897 in Wirksamkeit. Von diesem Zeitpunkte tritt die im Jahre 1888 erlassene Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein nebst den dazu erlassenen Nachträgen ausser Kraft.

Beilage zu § 30, Ziffer 4, der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Verzeichniss der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flösse, deren Pflichtbemannung nach § 30, Ziffer 1, beträgt:	Grosse Ankernachen	Kleine Ankernachen	Grosse Seile	Kleine Seile	Anker	Ketten
5— 9 Mann .	—	1	—	2	2	—
10— 13 „ . .	-	1	1	1	3	—
14— 25 „ . .	—	2	1	1	4	—
26— 35 „ . .	2	1	2	2	6	1
36— 40 „ . .	3	1	2	3	7	1
41— 45 „ . .	3	1	3	3	8	1
46— 50 „ . .	3	2	3	3	9	1
51— 60 „ . .	4	2	3	3	10	2
61— 70 „ . .	4	2	4	3	11	2
71— 80 „ . .	4	2	4	4	12	3
81— 90 „ . .	5	2	5	4	13	3
91—100 „ . .	5	2	5	4	14	3
101—110 „ . .	6	2	6	5	16	4
111—120 „ . .	6	2	6	5	18	4
121—130 „ . .	7	2	7	5	20	4
131—140 „ . .	7	2	7	5	22	5
141—150 „ . .	7	2	8	5	24	5
151—160 „ . .	8	2	8	5	26	5
161—170 „ . .	8	2	8	5	28	7
171—180 „ . .	8	2	8	5	30	7
181—190 „ . .	9	3	9	6	32	8

Bemerkungen.

1. Unter grossen Ankernachen werden Nachen von 50 bis 60 Centner (2·5—3 t, unter kleinen Ankernachen solche von 30—35 Centner (1·5—1·75 t) Tragfähigkeit verstanden.

2. Flösse, deren Pflichtbemannung nach § 30, Ziffer 1, nicht mehr als 7 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Ankernachens ein Dreibord von 8 m Länge und 1—1·4 m oberer Breite führen.

3. Der Wahrschaunachen ist unter den im vorstehenden Verzeichniss aufgeführten Nachen nicht inbegriffen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Reichenberg—Zittau: Herstellung eines Objectes mit Eisenconstruction in km 114.424: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen vorgelegte Project über die Herstellung eines Objectes mit Eisenconstruction von 40 m Lichtweite an Stelle des durch Hochwasser zerstörten gewölbten Objectes in km 114·424 der Linie Reichenberg—Zittau der politischen Begehung und der Prüfung vom Standpunkte der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 15.027/IV.]

Salzkammergut-Localbahn. (Herstellung eines Doppel-Durchlasses in km 1·745: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Salzburg beauftragt, das von dem Verwaltungsrathe der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Doppel-Durchlasses in km 1·745 der Salzkammergut-Localbahn der politischen Begehung vom Standpunkte der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.925/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Mitterberg.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck wurde vom 1. October 1897 an die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Bischofshofen—Saalfelden gelegenen Haltestelle Mitterberg in „Ausserfelden" abgeändert. (Siehe auch Verordnungs-Blatt Nr. 111 vom 25. September 1897.)
[E.-M.-Z. 14.930/I.]

— (Staatsbahn-Direction Stanislau: Eröffnung der Station Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-B.—Tarnopol.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau wurde am 1. October 1897 die Station Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-B.—Tarnopol für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 14.889/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 23. August, Z. 45.018, der Torontáler Comitats-Localbahnen-Actiengesellschaft für eine von der Station Tor-Zichyfalva der Linie Szécsány—Versecz ihres Betriebsnetzes abzweigende und diese in der Station Torontál-Petrovosello mit den Linien Versecz—Kubin-Dunapart und Torontál-Petrovosello — Pancsova verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 23. August, Z. 46.012, dem Probst in Balázsfalva Johann Moldován und dem Orményszékeser Grossgrundbesitzer Eugen Szalántzy in Fugad für eine von Magyár-Csesztve aus über Mihálczfalva, Obrázsa, Henningfalva, Berve, Girbó, Székás, Besenyö, Ohába, Tóhát, Veresegyháza, Gérgelyfalva, Pókafalva, Székás-Preszáka, Kiskerék, Oláh-Bogáth, Szazs-Csanád, Sorostély, Orményszékes und die Gemarkung der Gemeinde Alamár bis zur Station Ladamos der Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Fogaras der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 23. August, Z. 49.752, dem Carl Baross, Gutsbesitzer in Pilis-Szantó, und dem Budapester Advocaten Dr. Zoltán Okolicsány und Consorten für eine von der Station Pilis-Vörösvár der Eisenbahn Budapest-Esztergom abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Pilis-Szántó bis zu den nörlich dieser Gemeinde liegenden Kohlenbergbaurevieren führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 26. August, Z. 41.218, dem Pusztamonostorer Gutsbesitzer Béla Fáy für eine von der Station Czegléd der Linie Verciorova — Orsova — Budapest — Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Czegléd—Szolnok abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Tapio-Szt. Márton in der Station Nagykáta mit der Linie Budapest—Nagyvárad—Brassó—Predeal verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 26. August, Z. 47.584, dem Baron Ladislaus Solymosy jun. in Nagyterem und dem Alexis Knöpfler de Zaránd in Maros-Vásárhely für eine von der zukünftigen Endstation Nyárád - Szereda der projectirten Localbahn Nyárádtö — Nyárád - Szereda (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22, Vorconcession Post 2) ausgehende und in deren Fortsetzung über Nyárád-Andrásfalva, Csikfalva, Nyárád-Szent Márton, Buzaháza, Deményháza und die Gemeinde Mikháza im Bereiche des Comitates Maros-Torda bis Közvényes-Remete führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Szeged - Karlova. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Bauvollendung begriffenen Localbahn Szeged-Karlova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Knotenpunktstation Szeged aus diese in südöstlich-radialer Richtung mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der gleichnamigen Gesellschaft verbinden.

Erstelassige Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Vörös - torony - szoros (Rothenthurmpass). (Eröffnung des Betriebes auf den Theilstrecken Alvincz—Erdély-Szerdahely und Szelistye—Nagy-Szeben.) Die anlässlich der Siebenbürger Corpsmanöver am 2. September provisorisch dem Verkehr übergebenen Theilstrecken Alvincz—Erdély-Szerdahely und Szeliste—Nagy-Szeben der erstclassigen Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben—Vörös-torony-szoros (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110) wurden nun mit den für den allgemeinen Verkehr eingerichteten Stationen Szász-Sebes, Koncza, Erdély-Szerdahely, Szelistye, Orlát und Keresztény-Sziget, dem Verladebahnhof Kelnek und den Haltestellen Szerdahely-Sósfürdö, Szecsel, Kákova und Kis-Torony, letztere vorläufig nur für den Personen- und Reisegepäcksverkehr, dem allgemeinen, öffentlichen Betriebe übergeben.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Principielle Entscheidung gegenüber der Frage der Tarifrevision.) Nachdem constatirt wurde, dass die Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe in den abgelaufenen fünf Betriebsjahren durchschnittlich mehr als 8 pCt. ihres Actiencapitals als Dividende vertheilte und sonach im Sinne des zwischen der Commune und der Direction der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages ersterer das Recht der Tarifrevision zustehe, hat der hauptstädtische Municipalrath den Beschluss gefasst, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, um eine etwaige Verjährung seiner Rechtsansprüche zu vermeiden. — In Folge dessen wurde die Direction der Gesellschaft aufgefordert, innerhalb des hiefür im Unificationsvertrage bestimmten Termines Vorschläge bezüglich der Revision der Tarife zu erstatten, da andernfalls die Communalbehörde von jener Bestimmung des Vertrages Gebrauch machen müsste, die ihr unter solchen Umständen das Recht einer selbstständigen Revision, bezw. Herabsetzung der Tarife, eventuell die Einführung eines anderen Tarifirungssystems selbst ohne Zustimmung von Seiten der Gesellschaft gestattet.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Principielle Entscheidung gegenüber der Frage der Aenderung von gesellschaftlichen Fahrpreistarifen.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft sah sich veranlasst, einige Sätze des Fahrpreistarifes im Personenverkehre zu ermässigen, worüber sie, allerdings erst nachträglich, der hauptstädtischen Communalbehörde Anzeige erstattete. Die Direction ging in diesem Falle von der Anschauung aus, dass die in der anlässlich der Umgestaltung der gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb erflossenen neuen Concessionsurkunde normirten Tarifsätze als „Maximaltarife“ zu betrachten seien, folglich eigenmächtig nicht erhöht, wohl aber von der Direction im eigenen Wirkungskreise herabgesetzt werden können. Diesem Standpunkte gegenüber präcisirte nun die Municipalverwaltung den ihrigen dahin, dass die concessionsmässig festgestellten Tarife nicht als „Maximal-“, sondern als „fixe Tarife“ zu betrachten seien, daher eine willkürliche Abänderung derselben umsoweniger zulässig sei, als die Commune an den Einnahmen der Gesellschaft participirt und sie somit nicht nur durch die Erhöhung, sondern auch durch Herabsetzung der Tarife in Mitleidenschaft gezogen werde, schliesslich eine wie immer genannte Beschränkung des der Commune gebührenden Zustimmungsrechtes überhaupt unzulässig sei.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe Szabadka-Palics. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 17. September fand unter Führung des Ministerialsecretärs im kgl. ungarischen Handelsministerium Dr. Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der aus dem Bereiche der Stadt Szabadka ausgehenden, bis zum Badeorte Palics führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67). Nachdem die Commission den Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neuen Strecke als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Aufnahme des Betriebes.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Strecken.) Der königl. ungarische Handelsminister hat in Berücksichtigung des Umstandes, dass durch Vermehrung der Anschlüsse auf einzelnen Linien des Betriebsnetzes sich ein Mehraufwand von Wartezeit ergibt, die Genehmigung zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ertheilt, und zwar vorläufig im Bereiche folgender Strecken:
a) Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz (—Przemyśl) auf sechzig,
b) Sunja-Doberlin auf fünfunddreissig,
c) Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja auf fünfunddreissig,
d) Budapest—Lajos-Mizse auf fünfunddreissig,
e) Nagyvárad (Grosswardein) — Ér - Mihályfalva auf fünfunddreissig,
f) Bánréve—Dobsina auf fünfunddreissig, und
g) Aszód—Balassa-Gyarmat auf vierzig
Kilometer per Stunde.

Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurde beauftragt, diese Anordnung bei Anlass der bevorstehenden Aufstellung der neuen Fahrordnungen durchzuführen.

— (Verwendungsweise der entbehrlich gewordenen Stationsglocken.) Der ungarische Handelsminister hat gestattet, dass die durch Einstellung der bisherigen Glockensignale bei Abfahrt und Einfahrt von Zügen aus, bezw. in die Stationen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62) entbehrlich gewordenen stabilen Glocken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen an Kirchen, Schulen, Feuerwehr-Stationen, Fabriken, Gutsbesitze etc. zu wohlfeilen Preisen, und zwar direct, d. h. ohne Intervention von Zwischenhändlern abgegeben werden, und wurde die Direction der Staatsbahnen mit der Durchführung dieser Massregel betraut.

— (Aenderung des Stationsnamens Szt.-Ágota.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Stationsname des Verladebahnhofes Szent-Ágota der Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Szent-Ágota—Sárbogárd auf Sár-Szent-Ágota abgeändert wurde.

— (Erweiterung des Betriebsumfanges der Station „Szigetkamara“ für den Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Personen-, Reisegepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station Szigetkamara der in deren Betrieb stehenden Marmaroser Salzbahnen Marmaros - Sziget — Szigetkamara — Akna - Szlatina und deren Hauptlinie Marmaros-Sziget—Szigetkamara—Kis-Bocskó—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) für den Gesammtverkehr eingerichtet und eröffnet wurde.

— (Einrichtung der Station Monostor-Pályi für den Verkehr von Hornvieh.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister gestattet, dass die Station Monostor-Pályi der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Debreczen—Monostor-Pályi—Nagy-Léta-Vértes für den Verkehr von Hornvieh eingerichtet werde und die genannte Direction zur Herstellung eines Viehverladeperrons ermächtigt.

Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth. (Aenderung des Stationsnamens Kismarton [Eisenstadt]-Szárazvám.) Die Direction der Eisenbahn Györ-Sopron-Ebenfurth verlautbart, dass zum Unterschiede mit der auf der Linie Sopron —Vulka-Pordány (Prodersdorf)—Pozsony (Pressburg) zur Eröffnung kommenden Station Kismarton (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 1) der Name der bisher „Kismarton-Szárazvám“ benannten Station ihrer Betriebslinie auf „Szárazvám“ abgeändert wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Umbauten von Bahnhöfen.) Für die in den letzten 20 Jahren vollzogenen Umbauten von Bahnhöfen sind — nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ — ganz ausserordentlich hohe Summen verausgabt worden: Für den Umbau des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. 35 Millionen Mark, des Bahnhofes Köln 24·5 Millionen Mark, Hannover 20 Millionen Mark, Mainz 18 Millionen Mark, Düsseldorf 16 Millionen Mark, München Centralbahnhof 16 Millionen Mark, Halle 10 Millionen Mark, Hof (Gemeinschaftsbahnhof für Sachsen und Bayern) 6·5 Millionen Mark, Erfurt 6,200.000 Mark, Münster 3·5 Millionen Mark, Hildesheim 2,600.000 Mark, Metz 1,100.000 Mark, Hamm 1 Million Mark, Dortmund 700.000 Mark. Für den Umbau des Bahnhofes Dresden, der auf 35 Millionen Mark veranschlagt war und der erst im nächsten Jahre vollständig fertiggestellt werden dürfte, erwachsen 56 Millionen Mark Kosten. Die meisten Personengeleise (18) hat der Personenbahnhof Frankfurt a. M., nach ihm kommt München mit 16 Geleisen; hiezu kommen jedoch, seitdem der provisorische Starnberger Sommerbahnhof angebaut ist, noch weitere 5 Geleise für den Starnberger Verkehr und den Vorortsverkehr nach Pasing und Planegg; der Stuttgarter Bahnhof hat 8, der Düsseldorfer 10, der Kölner 8 Personengeleise. Im Bahnhofe Mainz sind 4, Hannover 9, Strassburg

5 Personengeleise. Die Länge der 3 Frankfurter Bahnhofhallen beträgt 186 m, die Breite 178 m; die 4 Münchener Bahnhofhallen haben eine Breite von 150 m, die Länge jeder Halle ist 140 m. Die Mainzer Bahnhofhalle ist 300 m lang und 40 m breit. Der Düsseldorfer Bahnhof hat eine Breite von 80 m, die Länge der Halle in Düsseldorf beträgt 167 m.

Sachsen. (Bahnsteigsperre.) Hinsichtlich der Bahnsteigsperre bestand, wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet, bei der Sächsischen Staatsbahn-Verwaltung die Absicht, diese zum 1. October auf allen bedeutenderen Strecken Sachsens einzurichten. Der Zeitpunkt der Einführung jener Sperre dürfte aber wohl noch etwas hinausgeschoben werden, da die durch die Hochfluth am 30. Juli an grossen Strecken der Staatsbahnen verursachten Schäden die Heranziehung aller Hilfskräfte zwecks baldiger Wiederherstellung nothwendig gemacht hatte, so dass für die Vorarbeiten zur Bahnsteigsperre es an Arbeitskräften mangelte. Somit dürfte für den 1. Jänner, spätestens aber für den 1. April 1898 die Einführung jener Massregel zu erwarten sein.

Schweiz. (Rückkauf von Eisenbahnen.) Die nationalräthliche Commission für den Eisenbahnrückkauf hat das Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen durchberathen und beantragt gegenüber dem Beschlusse des Ständerathes folgende Aenderungen:

Art. 6 ist in dem Sinne zu erweitern, dass neben der Beschaffung der für den Erwerb der Bahnen erforderlichen Geldmittel im Anleihenswege auch für eine Verständigung mit den Bahneigenthümern über eine andere Zahlungsmodalität zum Zwecke der Schuldentilgung Raum gegeben, sowie ferner der Bundesversammlung die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Schuldentilgungsplanes vorbehalten wird.

Entgegen einem Antrage auf Wiederaufnahme des Eisenbahnrathes nach bundesräthlichem Entwurf wurde die Schaffung von Kreiseisenbahnräthen in der vom Ständerath festgesetzten Stärke und Zusammensetzung beigetreten unter Aenderung der Bezeichnung in Kreisverwaltungsräthe.

Die Wahl der General-Direction durch den Bundesrath blieb unverändert, wogegen in Abweichung vom Beschluss des Ständerathes auch die directe Wahl der Kreisdirectionen, ohne Vorschlagsrecht anderer Organe, dem Bundesrathe übertragen wurde.

Eine materielle Beschlussfassung über Art. 47 a, nach welchem sich der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, zur Ausführung des Simplon-Durchstiches verpflichtet, sofern die im Art. 12 des Staatsvertrages mit Italien bedungenen Subventionen geleistet werden, und über einen im Schosse der Commission gestellten Zusatzantrag: „Der Bund wird in gleichem Masse (wie den Simplon-Durchstich) auch eine Eisenbahnverbindung mit dem Engadin und engere Verbindungen der Ostschweiz mit Italien und Oesterreich fördern", wurde verschoben und vorerst der Bundesrath noch zu einer Berichterstattung über verschiedene damit zusammenhängende Punkte eingeladen.

Ebenso wurde dem Bundesrath die Frage zu näherer Prüfung überwiesen, ob nicht noch andere Bahnen in den Rückkauf einbezogen werden sollten, wobei vor Allem genannt wurden: der Jura-Neuchâtelois, der dem Canton Neuenburg gehört, die Linie Vollande—Annemasse vom Canton Genf, die Tössthalbahn, die Toggenburger Bahn und die Südostbahn.

Dem Eisenbahn-Departement zur Begutachtung überwiesen wurde ferner der Antrag: Der Bund soll den Bau derjenigen mit dem Bundesbahnnetz in directer Verbindung stehenden Normalbahnen übernehmen, deren Baucapital zur Zeit des Rückkaufes zur Hälfte gesichert ist, oder solchen Unternehmungen ebenso grosse Subventionen zukommen lassen, wie die Cantone sie verabfolgen.

Frankreich. (Zahnradbahn von Chamonix nach dem Mer de Glace.) Dem Project der Anlage einer von Chamonix nach dem Mer de Glace führenden Zahnradbahn ist nunmehr nach Zustimmung des Senats zum Beschluss der Kammer die Concession ertheilt worden. Die bei 5·5 km Länge mit einer Höhendifferenz von 890 m auf den Montenvers (1920 m ü. M.), über dem Glacier des bois, führende Linie soll Bögen von 100 und 140 m Halbmesser und eine Höchststeigung von 21·1 pCt. erhalten. Für den Betrieb der Bahn kommt das combinirte Adhäsions- und Zahradsystem zur Anwendung.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Wien-Budapester Postschiffahrten.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Budapest heuer wie folgt geschlossen:

Von Budapest nach Wien (Praterquai und Weissgärber) letzte Fahrt am 28. September, 6 U. Abds.

Von Wien (Praterquai und Weissgärber) letzte Fahrt am 30. September, 7 U. Früh.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst; giltig für die Monate October, November und December 1897.) Von Semlin nach Pancsova fährt das Localschiff im Monate October um 8 U. Früh, 1 U. und 7 U. Nm.; in den Monaten November und December um 7 U. Früh und 1 U. Nm.; ab Pancsova nach Semlin fährt das Localschiff im Monate October um 6 U. Früh, 10½ U. Vm. und 4 U. Nm., in den Monaten November und December um 10 U. Vm. und 3 U. Nm.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst; giltig für die Monate October, November und December 1897.) Von Semlin fährt das Localschiff nach Belgrad im Monate October um 6 U., 7 U., 8 U., 8½ U. Früh, 9½ U., 11 U. Vm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 3½ U., 4½ U. Nm., 6 U., 7 U. Abds., in den Monaten November und December um 6½ U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 3½ U., 5 U. Nm. Ab Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff im Monate October um 6½ U., 7½ U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11½ U. Vm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., 5½ U., 6½ U. Nm., in den Monaten November und December um 7 U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11½ U. Vm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 4½ U. Nm., 6 U. Abds.

Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben, doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. — Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss aufgenommen, und ist sich deshalb, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Rumänien. (Eröffnung der Schiffahrtslinie Braila—Galatz—Rotterdam.) Am 20. September wurde die vom rumänischen Staate subventionirte Seeschiffahrtslinie Braila—Galatz (Donaustrecke)—Sulina—Rotterdam eröffnet, die den Verkehr rumänischer Bodenproducte und insbesondere von Cerealien zu fördern berufen ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Obervellmar—Wolfhagen (25·47 km) und Leinefelde—Duderstadt (19·30 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel, welche am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten; ferner ist die 16·31 km lange Strecke Altötting—Burghausen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche am 10. August dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Entwurf eines II. Nachtrages zu dem Verzeichnisse der einfachen (normalen) Fahrpreise u. s. w.) Derselbe ist sämmtlichen an dem Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen zur Prüfung zugegangen. Das Ergebniss derselben war der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines bis spätestens den 20. September mitzutheilen.

— (Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Zu diesem Verzeichnisse ist der Nachtrag II erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages VIII zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 1. October 1897 der Nachtrag VIII zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Kreuzer ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, im September 1897. [728]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 gelangt der Nachtrag II zu dem Verbands-Gütertarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz, Eisenbahnschwellen etc. im Verkehre von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien] nach Stationen der Französischen Ostbahn) zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Neue, bezw. abgeänderte (theilweise erhöhte) Schnittfrachtsätze.
III. Ergänzung und Berichtigung des Kilometerzeigers.

Hiedurch wird das zum Nachtrag I ausgegebene Berichtigungsblatt vom 1. Februar 1897 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 27. September 1897. [729]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Kohlen, Theil V, Heft Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken und der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und der Station Innsbruck der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) andererseits als Theil V, Heft Nr. 1, zur Einführung.

Derselbe enthält durchwegs Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze des gleichnamigen Ausnahmetarifes vom 1. Jänner 1894, welcher nebst dem zugehörigen Anhange hiedurch ausser Kraft tritt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 28. September 1897. [730]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Artikel Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen in den Ausnahmetarif Nr. 4.

Mit 16. October 1897 werden die Artikel Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen in das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 4 (landwirthschaftliche Maschinen) im Tarif-Theil II, Heft 1, aufgenommen und auf Grund der Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes abgefertigt.

Wien, am 30. September 1897. [731]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Personenhaltestelle Rostitz.

Die in Kilometer 29·0 der Linie Triebitz—Prossnitz gelegene Personenhaltestelle Rostitz wird ab 1. October eines jeden Jahres für die Dauer der Winterfahrordnung, d. i. bis inclusive 30. April des folgenden Jahres, geschlossen.

Diese Verfügung tritt mit 1. October 1897 in Kraft.

Olmütz, im September 1897. [732]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. November 1897 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [exclusive] bis Troppau [exclusive] nebst Seitenlinien) und der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Austerlitz bis Vlarapass [exclusive] und Olmütz [exclusive] bis Müglitz) andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 29. September 1897. [733]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit 1. November 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des angeführten Verbandes, enthaltend:

I. Abänderung des Titelblattes,
II. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen,

zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst im Tarifverkaufsbureau der Gesellschaft, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 29. September 1897. [734]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schusstermine für die Güteraufnahme pro 1897.

Die Schlusstermine für die Güteraufnahme pro 1897 wurden in einem Verzeichnisse zusammengestellt, welches Verzeichniss von der gefertigten Direction kostenfrei zu beziehen ist.

Wien, am 29. September 1897. [735]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft·

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit 15. October 1897 treten im Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1896 neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, und zwar Lutzig, Polzin, Redel, Simmatzig und Ziezeneff einerseits und der Station Reichenberg S.N.D.V.B. andererseits, in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt die Station Reichenberg, als auch die unterzeichnete Direction Auskunft.

Wien, am 29. September 1897. [736]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit 15. October 1897 treten im Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. d. S., und zwar Blankenheim, Rihbrücke, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig einerseits und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilt die Station Reichenberg, als auch die unterzeichnete Direction Auskunft.

Wien, am 29. September 1897. [737]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Niederländischer Verband. (Aenderung des Ausnahmetarifes für Düngemittel.) Am 1. October tritt zu den Heften 1 bis 4 des Verbands-Gütertarifes der 2. Gemeinsame Nachtrag in Kraft, welcher ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes R (für Düngelmittel etc.) enthält.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Es wird zur genauesten Danachachtung bekanntgegeben, dass als „Grubenhölzer" nur die unter Ziffer 6 der Position Holz des Specialtarifes III aufgeführten, wirklich zu Grubenzwecken bestimmten und an Gruben adressirten Hölzer declarirt und nach Ausnahmetarif Nr. 10 tarifirt werden dürfen.

— (Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895.) Für Backsteine in Wagenladungen von Berching nach Nürnberg C.-B., ferner für Ziegel- nnd Backsteine, sowie für Kohlen in Wagenladungen auf der Localbahnstrecke Erlangen—Frauenaurach wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. pro 100 kg aufgelassen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans., Theil II, vom 20. August 1892. (Einbeziehung der Station Heidenheim.) Mit Giltigkeit vom 20. September 1897 wurde die Station Heidenheim der Württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife I und II (Eisenwaaren u. s. w.) der Abtheilung B des Tarifes einbezogen:

Kilometer		Ausnahmetarif Nr. I a	I b	I c	II a	II b	II c
		Pfennig für 100 kg					
336	Heidenheim—Passau Donaulände trans.	116	92	77	95	76	63
218	Heidenheim—Regensburg Donaulände trans.	92	72	60	79	61	51
294	Heidenheim—Deggendorf Donaulände trans.	115	90	75	97	75	63

Ausfuhrtarif für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. (Einführung des Nachtrages V.) Zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Thorn transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) tritt mit Giltigkeit vom 13. October der V. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Berichtigungen die Aufnahme einer Anzahl neuer Stationen, sowie Bestimmungen über die Beförderung von zerlegten Maschinen, deren Theile mehrere Wagenladungen bilden und nicht auf einen Wagen verladen werden können.

Gleichzeitig tritt der I. Nachtrag zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2, in Kraft, welcher ebenfalls Berichtigungen, Aufnahme neuer Stationen, sowie Bestimmungen über die Beförderung von Maschinentheilen enthält.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung neuer Frachtsätze.) Am 1. October treten directe Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Dahlbusch-Rotthausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen mit sämmtlichen dem Verbande angehörigen südwestdeutschen Stationen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) für alle darin genannten Artikel im Verkehre mit der Station Eberbach der Badischen Staatseisenbahn in Kraft. Am 15. November werden erhöhte Tarifentfernungen für die Stationsverbindungen Kray Nord — Amanweiler Grenze, Kray Nord—Erstein und Gelsenkirchen—Wisch eingeführt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1721	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E-6, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krompach		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife		Heller	Directe Frachtsätze für Eisen etc. bestehen nicht	Im Kartirungswege		
					Bochnia					159				
					Bolechów					178				
					Borysław					184				
					Brody					240				
					Buczacz					235				
					Czernowitz					253				
					Czortków					253				
					Dembica					155				
					Dolina					184				
					Drohobycz					178				
					Friedrichshütte					119				
					Gorlice					129				
					Gródek					204				
					Itzkany					289				
					Jaroslau					190				
					Jasło					139				
					Jeleśnia					123				
					Kolomea					223				
					Krakau					175				
					Krosno					148				
					Łańcut					177				
					Lemberg					198				
					Maków					145				
					Neu-Sandec					91				
					Oświęcim					151				
					Ottynia					207				
					Przemyśl					174				
					Radymno					182				
					Rymanów					142				
					Rzeszów					169				
					Sambor					174				
					Sanok					126				
					Saybusch-Zabł.					113				
					Stanislau					201				
					Stryj					162				
					Sucha					139				
					Tarnopol					256				
					Tarnów					143				
			Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc., der Pos. E-9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bochnia	Krompach					110				
				Bolechów						147				
				Borysław						146				
				Brody						172				
				Buczacz						192				
				Czernowitz						200				
				Czortków						200				
				Dembica						108				
				Dolina						149				
				Drohobycz						144				
				Friedrichshütte						—				
				Gorlice						92				
				Gródek						148				
				Itzkany						218				
				Jaroslau						128				
				Jasło						98				
				Jeleśnia						100				
				Kolomea						186				
				Krakau						118				
				Krosno						106				
				Łańcut						118				
				Lemberg						154				
				Maków						108				
				Neu-Sandec						72				
				Oświęcim						—				
				Ottynia						173				
				Przemyśl						134				
				Radymno						130				
				Rymanów						108				
				Rzeszów						—				
				Sambor						136				
				Sanok						109				
				Saybusch-Zabł.						90				
				Stanislau						169				
				Stryj						137				
				Sucha						108				
				Tarnopol						182				
				Tarnów						102				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1722	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eine Zahnrad-Locomotive	Salzburg (oder umgekehrt)	Wien I.U.B. der K.F.N.B. transit	Einhaltung der allgemeinen einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. Die Direction der Gaisbergbahn muss auf den Frachtbriefen beim Versandt der Sendung nach der Reparaturwerkstätte als Absenderin und beim Bezuge derselben aus der Reparaturwerkstätte als Empfängerin erscheinen	Bis auf Weiteres, längstens bis 1. Juni 1898	Localtarif	150 Kreuzer = 300 Heller	209 Heller	91 Heller	Im Kartirungswege		
1723	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes	Paredl. Verladestelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	sämmtlichen in den in der 8. Rubrik genannten Tarif einbezogenen Bestimmungsstationen	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen—Ober-Oesterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891	Vom 15. October 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen—Ober-Oesterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891	Bestehen keine	Die für Brüx giltigen Frachtsätze unter Erhöhung um 0·4 Kreuzer ö. W. für 100 kg		Im Kartirungswege		
1724	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eil- und Frachtgüter	Siehe unten stehende Tabelle		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1898	Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. April 1891	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe unten stehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Die Frachtberechnung erfolgt im Verkehre mit	durch Anstoss von km	an die Entfernungen für
den Württembergischen Staatseisenbahnen:		
Buchau	10	Schussenried
Meimsheim	6	Lauffen a. N.
Brackenheim	8	Lauffen a. N.
Frauenzimmern-Cleeborn	11	Lauffen a. N.
Güglingen	12	Lauffen a. N.

*)

*) Die für die Gesammtentfernungen auf Grund der „Allgemeinen Kilometer-Tarif-Tabelle" sich ergebenden Frachtsätze sind in allen nebenbezeichneten Relationen um folgende Beträge zu erhöhen, und zwar:

für		
Eilgut	Normales Stückgut, Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter, Classe A 1	Classe B, Specialtarife A 2, I, II, III, Ausnahmetarif 2 a und 2 b
Kein Zuschlag	0·02	0·04

Mark für 100 Kilogramm

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1725	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Drainröhren der Position D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Niepołomice	Zabłotce	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirthe, bezw. einer Gutsverwaltung mit der Bestimmung zu landwirthschaftlichen Meliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	58 Kreuzer = 116 Heller	82 Heller	34 Heller	Im Kartirungswege		
1726	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S—57 und S—58 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Unter-Waltersdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief rücksichtlich der Steine der Pos. S—57. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen rücksichtlich der Steine der Pos. S—58. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	34, bezw 33 Heller	24 Heller	10, bezw. 9 Heller	Im Kartirungswege		
1727	Südbahn-Gesellschaft		Hafer	Sziszek	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr.-Neustadt incl., sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife (Theil II)	174 Heller inclusive Mgb. und ungar. Steuer	154 Heller inclusive Mgb. und ungar. Steuer	20 Heller	Im Kartirungswege		
1728	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau	Schönfeld-Lassee Ameis Klein-Hadersdorf-Maria Bründl oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	kr. 18·7 12·1 12·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
81	Nr. 2 vom 5. Jänner, Nr. 9 vom 23. Jänner und Nr. 57 vom 18. Mai 1897	Kundmachung 117 in Nr. 2, bezw. Berichtigung 12 in Nr. 9 und 37 in Nr. 57	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kartoffeln der Pos. K—8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen des Abschnittes A in Tarif-Theil II, Heft 2 westlich und nördlich von Dębica	Stationen der Strecken: Grybów—Zwardon, Podgórze-Płaszów—Skawina—Oświęcim,Skawina—Sucha und Altsandec—Muszyna-Krynica	Der am 30. September 1897 ablaufende Giltigkeitstermin wird bis zum 15. November 1897 verlängert	

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine zu Stanislau angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
2	Alte eiserne Siederöhren	5.000
3	Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselblech	15.000
4	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	10.000
5	„ „ „ „ grossen „	10.000
6	„ „ alte Bremsklötze	10.000
7	„ „ verbrannt	4.000
8	Pauscheisen, unverbrannt	20.000
9	Alte Eisenachsen	10.000
10	Alte Roststäbe	10.000
11	Zerreneisen	20.000
12	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	10.000
13	Schmiedeiserne und Stahldrehspäne	20.000
14	Alte Stahlachsen	5.000
15	Alter Blattfedernstahl	7.000
16	Alter Volutfedernstahl	3.000
17	Alter Feilenstahl	250
18	Zerrenstahl	2.000
19	Plattenkupfer, alt	3.000
20	Galvanisches Kupfer	60
21	Altes Packfong	20
22	Kupferspäne	200
23	Metallspäne von Rothguss	2.000
24	Oelfässer bis 2 hl Inhalt mit 2 Böden . . Stück	180
25	„ „ 2 „ „ „ 2 „ . . „	70

Die bezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert auf Ankauf von Altmaterialien“** versehen bis zum **15. October 1897, 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können. Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch separat, ist ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der h. o. Staatsbahn-Directionscasse, und zwar bis 200 fl. nur in Baarem, über 200 fl. auch in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf ganze zum Verkaufe bestimmte Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, werden unberücksichtigt bleiben.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelangten Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder ganz abzulehnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau und Olmütz wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren. (Cement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegel etc.)
2. Diverse vegetabilische Oele und Fettwaaren. (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.)
3. Diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien. (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg, Hadern, Lager- und Putzwolle, Hanf etc.)
4. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl, Herd- und Ofenbestandtheile, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.
5. Diverse Eisenwaaren. (Eisendraht, Drahtstifte, Drahtseile, Draht- und Gliederketten, Drahtgewebe und Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Schrauben, Splinten, Nägel, Charnierbänder etc. etc.)
6. Rohmetalle und Metallwaaren. (Metallabgüsse, Antimon, Blockzink, Blockblei, Kupfer- und Messingloth, Messing- und Packfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben etc.)
7. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte.
8. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Tapeziererartikel.
9. Posamentierwaaren.
10. Seilerwaaren.
11. Kautschukwaaren.
12. Lederwaaren.
13. Bürstenbinderwaaren.
14. Glas- und Porzellanwaaren.
15. Kanzleimaterialien, Telegraphen-Papierstreifen, Indigopapier etc.

Der auf jede einzelne der eingangs erwähnten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben werden und ebenso die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse gegen Einsendung des Porto von denselben bezogen werden.

Auch liegen bei den eingangs erwähnten Dienststellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerten, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien“** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 25. October 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1898 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 26. October 1897, Vormittags 10 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens der k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau und Olmütz für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, den 1. October 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn ist die Lieferung von **Bahnzeichen-Tafeln** im Offertwege zu vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. Baudirection (Wien, VII. Mariahilferstrasse 126) einzusehen und können daselbst auch gekauft werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **25. October 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Baudirection einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Lieferung darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller nicht unterschrieben wurde, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im September 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, so weit als möglich noch im heurigen Jahre, den **Aushub** und das **Fundamentmauerwerk** für das **neue Directionsgebäude an Saggen in Innsbruck** auszuführen.

Die Fundamentmauern sind aus bestem Beton in einem beiläufigen Ausmasse von 3000 m³ herzustellen, der Fundamentanshub beträgt circa 4800 m³.

Die Einsicht in die Pläne und Bedingnisse kann täglich während der Bureaustunden im k. k. Staatsbahn-Directionsgebäude am Bahnhofplatze genommen werden, woselbst auch weitere Auskünfte über die zu vergebende Arbeit ertheilt, sowie Offertformularien zur Verfügung gestellt werden.

Die ordnungsmässig gestempelten Offerte sind bis spätestens den **8. October, Mittags 12 Uhr,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Expedit) einzureichen. Die Offertverhandlung findet am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, statt und ist den Offerenten gestattet, derselben beizuwohnen.

Innsbruck, am 24. September 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. | **Wien, 5. October 1897.** | **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. September 1897, Z. 6818/III, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Veröffentlichung der localen Tarifbegünstigungen, mit Ausnahme der Lagerbegünstigungen, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Auf Grund der vierteljährig zur Vorlage gelangenden Ausweise über locale Tarifbegünstigungen wurde die Wahrnehmung gemacht, dass Ermässigungen der laut Tarif-Theil I, Abschnitt D, festgesetzten Nebengebühren, als Ablege- und Auflegebühr, Auflade- und Abladegebühr, Krahngeld etc. zugestanden wurden, ohne dass die laut § 1, Absatz (1), und § 4, Absatz (1), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167 (V.-Bl. Nr. 136 ex 1895 [108. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen, im Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei]), betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen etc. vorgeschriebene Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt veranlasst worden wäre.

Ein derartiger Vorgang ist unzulässig, und wird daher die k. k. Staatsbahn-Direction in Hinkunft nebst der Affichirung in der Station auch die Publication solcher Begünstigungen im genannten Verordnungs-Blatte in der Rubrik „Tarifermässigungen im Güterverkehre“ ordnungsmässig zu veranlassen und die betreffenden Publicationsdaten in die Quartalsausweise aufzunehmen haben.

Eine Ausnahme besteht lediglich in Betreff der Lagerbegünstigungen, bezüglich welcher laut § 6, Absatz (3), der bezogenen Verordnung die Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte entfallen kann und Affichirung des Zugeständnisses in der Station genügt.

Hinsichtlich der in Wirksamkeit befindlichen Begünstigungen, deren Veröffentlichung nach Obigem vorzunehmen gewesen wäre, hat die Publication, und zwar im Sinne des § 8, Punkt 3, der citirten Verordnung, mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 mit der möglichsten Beschleunigung stattzufinden. In Hinkunft ist sodann die Republication dieser Zugeständnisse von Jahr zu Jahr ordnungsgemäss zu veranlassen.

Anlangend die Form der betreffenden Publicationen, welche unmittelbar an die Administration des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt einzusenden sein werden, wird bemerkt, dass sich diesfalls, selbstverständlich soweit als thunlich, an den Rubrikenkopf des Abschnittes „Tarifermässigungen im Güterverkehre“ des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt zu halten sein wird, in welcher Beziehung darauf hingewiesen wird, dass in den Rubriken 9, 10 und 11 durch die Einschaltung des Wortes „Gebühr“ nach Frachtsatz schon auf die Kundmachung von Ermässigungen der Nebengebühren Bedacht genommen worden ist. Sollte sich jedoch in einzelnen Fällen die Anwendung des erwähnten Rubrikenkopfes als unthunlich herausstellen, so wird es keinem Anstande unterliegen, die betreffende Publication mit durchlaufend gedrucktem Texte zu bringen, wie dies auch jetzt rücksichtlich anderer Begünstigungen mehrfach geschieht.

Wien, am 21. September 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Liharzik m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate August 1897

und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate August 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 6. August die 4·512 km lange Localbahn Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau,

ferner die 5·175 km lange Localbahn Barzdorf-Jauernig der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;

am 12. August die 32·605 km lange Localbahn Borki wielkie-Grzymałów im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Verwaltung;

am 25. August die 2·857 km lange Theilstrecke vom Bahnhofe Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bis zum Stadtwäldchen der elektrischen Strassenbahn (Kleinbahn) in Reichenberg.

Im Monate August 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,831.984 Personen und 7,573.567 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 23,521.634 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1372 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,892.975 Personen und 7,395.076 t Güter, 23,704.514 fl., oder per Kilometer 1421 fl., daher resultirt für den Monat August 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·4 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. August 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 73,881.580 Personen und 58,003.877 t Güter, gegen 73,510.184 Personen und 55,585.028 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 167,306.775 fl., im Jahre 1896 auf 164,176.441 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 17.000 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16.585 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1897 auf 9842 fl., gegen 9899 fl. im Vorjahre, das ist um 57 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 14.763 fl., gegen 14.849 fl. im Jahre 1896, das ist um 86 fl., mithin um 0·6 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1897 per Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61.716
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	43.187
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	33.515
4. Leoben-Vordernberger Bahn	30.096
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.968
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.533
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.036
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.206
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.100
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.943
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.145
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.971
13. Böhmische Nordbahn	13.262
14. K. k. Staatsbahnen	12 216
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.836
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.873
17. Eisenbahn Wien-Aspang	9.870

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22.485
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	21.992
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.618
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.149
5. Stauding-Stramberger Localbahn	14.266
6. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14.000
7. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecke in Brünn	13.866
8. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	12.152
9. Bozen-Meraner Bahn	11.886
10. Kuttenberger Localbahn	10.592
11. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	9.699
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.057
13. Neutitscheiner Localbahn	9.052
14. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	8.034
15. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.201
16. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	7.017
17. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	6.661
18. Localbahn Dolina-Wygoda	6.449
19. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.258
20. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.565
21. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.497
22. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.422
23. Unterkrainer Bahnen	4.383
24. Bukowinaer Localbahnen	4.356
25. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	4.008
26. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.555
27. Kremsthal-Bahn	3.528
28. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.443
29. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.177
30. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.108
31. Localbahn Asch-Rossbach	3.019
32. Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.988
33. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.882
34. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.874
35. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.756
36. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.724
37. Mühlkreis-Bahn	2.624
38. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.617
39. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.564
40. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.504
41. Valsugana-Bahn	2.486
42. Steyrthal-Bahn	2.443

	Gulden
43. Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.385
44. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.370
45. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.357
46. Localbahn Plan-Tachau	2.287
47. Localbahn Auspitz	2.234
48. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.149
49. Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	2.119
50. Mährische Westbahn	2.111
51. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.049
52. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	2.003
53. Böhmische Commercialbahnen	1.962
54. Welser Localbahn	1.944
55. Localbahn Wotic-Selčan	1.931
56. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.918
57. Murthal-Bahn	1.895
58. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.886
59. Gailthal-Bahn	1.833
60. Friauler Localbahn	1.814
61. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.795
62. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.791
63. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.761
64. Ostgalizische Localbahnen	1.743
65. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.717
66. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.712
67. Localbahn Zwittau-Polička	1.535
68. Localbahn Melnik-Mšeno	1.413
69. Kolomeaer Localbahnen	1.345
70. Ybbsthal-Bahn	1.286
71. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.257
72. Localbahn Saitz-Göding	1.214
73. Localbahn Postelberg-Laun	1.196
74. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.025
75. Bukowinaer Landesbahnen (Localb. Hliboka-Sereth)	1.008
76. Localbahn Čerčan-Modřan	969
77. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	902
78. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	850

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	16·7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6·4
Eisenbahn Wien-Aspang	5·1
K. k. Staatsbahnen	3·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·5

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	92·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	45·6
Friauler Bahn	43·8
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	27·7
Localbahn Postelberg-Laun	26·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	15·3
Bozen-Meraner Bahn	14·4
Localbahn Asch-Rossbach	14·1
Stauding-Stramberger Localbahn	12·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·2
Mühlkreis-Bahn	11·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	11·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·9
Steyrthal-Bahn	9·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·5
Bukowinaer Localbahnen	8·3
Kolomeaer Localbahnen	7·6
Neutitscheiner Localbahn	7·5
Localbahn Beneschau-Wlaschim	7·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·9
Gailthal-Bahn	6·6
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	6·2
Welser Localbahn	5·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·6
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	4·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·5
Unterkrainer Bahnen	2·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	2·6
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	1·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·9
Kremsthal-Bahn	0·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	0·5

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	0·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·9
Böhmische Nordbahn	1·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·2
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8·0

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	0·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·5
Localbahn Plan-Tachau	1·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2·1
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2·7
Localbahn Wotic-Selčan	2·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3·0
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·0
Murthal-Bahn	3·1

	%
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·8
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	5·9
Kuttenberger Localbahn	6·7
Localbahn Auspitz	7·4
Böhmische Commercialbahnen	8·1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	9·1
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·2
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	12·3
Mährische Westbahn	12·6
Ybbsthal-Bahn	16·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	16·4
Valsugana-Bahn	22·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	23·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	25·6
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	27·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	27·7
Localbahn Dolina-Wygoda	28·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Beim Vergleiche der Transport-Einnahmenergebnisse der k. k. Oesterr. Staatsbahnen pro August 1897 mit jenen des gleichen Monates im Jahre 1896 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehr frequenz von 135.544 Personen mit einer Minder einnahme von fl. 176.298. Hievon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Mehr beförderung von 62.227 Personen mit einer Weniger einnahme von fl. 196.431 und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Mehrbeförderung von 73.317 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 20.133.

Die Mehrfrequenz der westlichen Staatsbahnen ist auf den engeren Localverkehr zurückzuführen, der sich lebhaft gestaltete. Die Einnahme aus diesem Verkehre ist jedoch im Verhältnisse zur Frequenz eine geringe und reichte daher nicht aus, den Entgang an Einnahmen aus dem in der ersten Decade in Folge von Hochwasserschäden unterbrochenen Fernverkehre wettzumachen.

Auf das Frequenz- und Einnahmenplus der Staatsbahnen in Galizien war die im Jahre 1897 erfolgte Eröffnung neuer Strecken von Einfluss.

Im Güterverkehre ergibt sich eine Frequenz- und Einnahmen steigerung um 334.151 t und fl. 412.302, welche sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 191.471 t und fl. 62.540 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 142.680 t und fl. 349.762 vertheilen.

Auf den westlichen Staatsbahnen haben Holz, Coaks, Vieh, Ziegel und Zucker, besonders aber Cement, Steine und Eisentheile für den Bau der Wiener Stadtbahn eine Zunahme, dagegen Eisen, Getreide, Mehl und Mahlproducte eine Abnahme der Frequenz erfahren. Das im Verhältniss zur Mehrfrequenz geringe Einnahmenplus findet seine Erklärung in der geringeren Beförderung solcher Güter, welche vermöge des grösseren Streckendurchlaufes ein höheres Erträgniss liefern, und in der namhaften Verkehrssteigerung solcher Massenartikeln, welche nur auf kurze Distanzen und zu niederen Frachtsätzen zum Transporte gelangen.

Auf den Staatsbahnen in Galizien haben die Artikel Coaks, Eisen, Salz, Vieh, hauptsächlich aber Getreide aus Russland und Rumänien, sowie Holz nach diesen Ländern eine Mehrbeförderung erfahren. Eine bedeutendere Frequenzabnahme ist nur bei dem Artikel Petroleum zu verzeichnen.

Insgesammt resultirt somit aus dem Personen- und Güterverkehre für den Monat August 1897 eine Mehreinnahme von fl. 236.004 und für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. August 1897, im Gegenhalte zur gleichen Periode des Vorjahres, eine solche von fl. 3,228.007.

Localbahn Beneschau-Wlaschim. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 130 und auf den Güterverkehr mit fl. 1465, welche eine Verkehrssteigerung um 414 Personen, bezw. 1115 t, zumeist Holz, erfahren haben.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Verkehr dieser Localbahn weist eine Mehrbeförderung von 968 Personen und 2555 t auf. Wenn gleichwohl die Einnahmen einen Ausfall zeigen, so ist dies auf die hohe Vergleichsziffer des Vorjahres, welche Gutschriften aus früheren Rechnungsperioden in der Höhe von rund fl. 11.000 enthält, zurückzuführen.

Friauler Eisenbahn. Die Mehreinnahme entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher in Folge von Materialtransporten für den Ausbau dieser Linie bis zur Landesgrenze eine um 1801 t höhere Güterbewegung zeigt.

Kolomeaer Localbahnen. Der Personenverkehr weist einen Ausfall von 2739 Reisenden, der Güterverkehr einen solchen von 2353 t auf. Die Ursache dieser Freqenzverminderung liegt in der Einschränkung der Thätigkeit der Petroleumraffinerien, bezw. in der hiedurch eingetretenen geringeren Verfrachtung von Petroleum und Abnahme der Arbeitertransporte.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Die Mehreinnahme dieser Linie provenirt aus der Mehrbeförderung von 2933 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 740 und einer Steigerung im Güterverkehre um 3267 t, meist Bruchsteine, Dünger, Holz und Kieselerde, mit einem Einnahmenplus um fl. 4731.

Localbahn Lemberg- (Kleparów-) Janów. Die Einnahmensteigerung dieser Linie ist durch die um 4037 Personen und 609 t stärkere Frequenz, vorwiegend Holz und Steine, begründet.

Localbahn Plan-Tachau. Im Personenverkehre wurden um 317 Reisende und im Güterverkehre um 299 t weniger befördert und dementsprechend um fl. 170, bezw. fl. 789 weniger vereinnahmt. Der Ausfall im Güterverkehre wurde hauptsächlich durch die geringere Verfrachtung in den Artikeln Eisen, Bauholz und Mühlenfabrikate hervorgerufen.

Ybbsthalbahn. In Folge der Ende Juli 1897 entstandenen Hochwasserschäden erlitt der Personenverkehr einen Ausfall von 7485 Reisenden und fl. 1845. Im Güterverkehre wurden um 375 t weniger verfrachtet und auch um fl. 548 weniger eingenommen.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. Der Personenverkehr erfuhr in Folge der mit Ende Juli 1897 entstandenen Verkehrsunterbrechungen durch Hochwasserschäden eine Verminderung der Frequenz um 955 Personen. Im Güterverkehre wurden um 10.372 t mehr gefahren. Trotzdem ergab sich in diesem Verkehre ein Minus in der Einnahme, welches seine Erklärung darin findet, dass vorwiegend Getreide über Ebenfurth nach der dortigen Dampfmühle befördert wurde. Derlei

Sendungen rollen nur über eine kurze Strecke der Localbahn und liefern sonach auch nur geringe Einnahmenantheile.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1897 sind nach den definitiven Buchungen der Monate Jänner bis Mai 1897 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate August 1897 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre zur Elbe. Der Personenverkehr weist eine Minderfrequenz nach, welche in der im Vergleiche mit dem Vorjahre geringeren Anzahl von Feiertagen begründet erscheint.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund definitiver Buchungen der Monate Jänner bis Mai 1897 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate August 1897 ist im Gesammtverkehre eine Mindereinnahme zu verzeichnen, welche auf die durch Elementarereignisse hervorgerufenen Verkehrsstörungen zurückzuführen ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5300, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2000, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 3300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 574, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 37.074, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 36.500 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Frachtgütern.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind definitiv, jene des Jahres 1897 provisorisch, jedoch auf Grund definitiver Abrechnungen der Monate Jänner bis April 1897 richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 13.636 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 32.936.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 13.662 t und des Erträgnisses um fl. 205.140.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Mehl und Mahlproducten . . .	um	544·4 t
„	Zucker, raffinirt	„	9.207·2 t
„	Zucker, roh	„	49·7 t
„	Holz aller Art	„	11.387·0 t
„	Erzen und Schlacken	„	19.880·2 t
„	Eisen und Stahl	„	1.202·6 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Getreide aller Art	um	1.835·9 t
„	Steinen aller Art	„	3.357·4 t
„	Kohlen	„	7.096·2 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 16.705 Personen und das Erträgniss um fl. 890 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 2125 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 3505 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei	Getreide aller Art	um	1.036·8 t
„	Zucker, roh	„	880·9 t
„	Eisen und Stahl	„	101·4 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

bei	Mehl und Mahlproducten . . .	um	181·2 t
„	Holz aller Art	„	488·4 t
„	Steinen aller Art	„	737·6 t
„	Erzen und Schlacken	„	373·1 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 7234 Personen und das Erträgniss um fl. 1150 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 4468 t und des Erträgnisses um fl. 6126 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Getreide aller Art", sowie „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Holz aller Art", „Steine aller Art", sowie „Eisen und Stahl" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate August 1897 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre ist hauptsächlich Kohlen- und Erztransporten zuzuschreiben.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Ziffern pro August 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 4.881	Personen	— fl. 43.591
Ergänzungsnetz . . .	— 7.819	„	— „ 18.762
Südnordd. Verbindungsbahn	— 32.734	„	— „ 14.779

Die Minderfrequenz und die Mindereinnahmen auf den beiden Netzen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und auf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn lassen sich auf die durch Hochwässer entstandenen Verkehrsstörungen, bezw. die in Folge derselben eingetretene Verminderung der Reiselust zurückführen, wodurch namentlich der Schnellzugsverkehr auf weiteren Strecken betroffen wurde.

B. Frachten:

(provisorische Ziffern pro August 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 10 t	— fl. 66.820
„ „ Ergänzungsnetz .	— 10.461 t	+ „ 13.167
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	— 10.020 t	— „ 31.421

Auf dem garantirten Netze haben die Transporte auf kürzeren Strecken zu-, jene auf längeren Strecken abgenommen, und zwar hauptsächlich in den Artikeln Steinkohle und Getreide.

Das umgekehrte Verhältniss zeigte sich auf dem Ergänzungsnetze; die Mehreinnahme ist hier hauptsächlich auf die Steigerung des inländischen Braunkohlenverkehres zurückzuführen.

(Fortsetzung auf Seite 2034.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1897	1896	Im Monate August 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.110	7.986	4,411.378	2,501.355	3,291.303	6,246.569	9,537.872	1.176	9,301.868	1.165	+ 0·9	8.077	7.966
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	8.590	7.390	918	3.472	4 390	293	5.058	337	— 13·1	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.880	2.491	2.364	3.653	6.017	262	4.422	192	+ 36·5	23	23
Borki wielkie-Grzymałów	21	. . .	1.587	672	806	998	1.804	86	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	3.130	835	1.020	1.009	2.029	106	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	17.027	137	1.157	291	1.418	284	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	23.761	41.664	10.797	58.676	69.473	394	70.614	401	— 1·7	176	176
Čerčan-Modřan	16	. . .	2.700	1.410	533	1.225	1.758	110	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	968	6.519	145	4.626	4.771	596	15.479	1.935	— 69 2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7 588	2.931	2.436	4.326	6.762	338	7.059	353	— 4·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.890	2.357	1.702	1.528	3.230	202	2.477	155	+ 30·3	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.086	1.777	2.475	2 231	4 706	121	4.791	123	— 1·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	7.430	2.926	2.466	3.845	6.311	204	5.929	191	+ 6·8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8.446	2.967	1.925	2.714	4 639	309	4 861	324	— 4·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	3.823	727	543	895	1.438	179	1.359	170	+ 5·3	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.012	2.943	249	2 538	2.787	84	4.632	140	— 40 0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	30 088	8.711	14.451	12.965	27.416	308	21.945	247	+ 24·7	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	11.039	1.037	3.817	947	4.764	217	2.904	132	+ 64·4	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	3.815	1.998	1.451	2.804	4.255	203	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	16.709	9.061	5.063	14.898	19 961	222	22.488	250	— 11·2	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.586	4.328	356	1.622	1.978	396	2.333	467	— 15·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	13.080	3.590	5.613	8.217	13.830	182	17 028	224	— 18·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	3.113	378	619	574	1.193	85	1.282	92	— 7·6	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	7.267	2.891	4.178	5.232	9.410	129	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.552	950	979	1.115	2.094	161	3.053	235	— 31·5	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.280	1.775	181	925	1.106	101	1.028	93	+ 8·6	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.723	3.312	301	2.762	3.063	180	3.578	210	— 14·3	17	17
Rakonitz-Pladen-Petschau	69	. . .	8.129	2.931	2.858	5.138	7.996	116	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	4.807	817	839	1.319	2.158	240	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.059	1.143	1.050	1.200	2.250	225	2.213	221	+ 1·8	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	4.709	1.217	1.648	2.472	4 120	187	4.002	182	+ 2·7	22	5
Strakonitz-Winterberg	32	32	10.919	4.559	2.784	7.037	9.821	307	8.331	260	+ 18·1	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	32.354	15.033	16.297	34.939	51.236	382	54.634	408	— 6·4	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	34.988	1.914	13.864	4.282	18.146	288	18.385	292	— 1·4	63	33
Vöcklabruck-Kammer	11	11	6.052	1.077	2 812	2.161	4.973	452	5.368	488	— 7·4	11	11
Welser Localbahn	54	54	13.951	7.202	4.019	5.088	9.107	168	11.274	209	— 19·6	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	10.107	29.297	3.507	5.748	9.255	544	14.135	831	— 34·5	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9.489	2 273	2.748	3.169	5.917	211	6.291	225	— 6·2	28	28
Wotic-Selčan	17	17	5.271	1.036	1.589	1.400	2.989	176	2.761	162	+ 8·6	17	17
Ybbsthalbahn	26	26	3.963	261	1.011	425	1.436	55	3.829	147	— 62·6	26	5
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.562	25.784	327	10.170	10.497	1.312	10.982	1.373	— 4·4	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	6.656	1.230	2.256	1.450	3.706	195	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.409	6.266	814	8·758	9.572	399	9.727	405	— 1·5	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.391	4.916	175	2.580	2.755	551	2.699	540	+ 2 0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	218.258	748.474	54.907	503.293	558.200	5.527	554.092	5.486	+ 0·7	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	249.773	161.370	106.804	311.372	418.176	1.307	432.971	1.353	— 3·4	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	105.296	220.401	77.300	254.603	331.903	1.784	328.603	1.767	+ 1·0	186	186
Linie lit. B.	236	236	206.595	324.308	135.848	436.956	572.804	2 427	536.304	2.272	+ 6·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	47.848	61.530	20.658	117.165	137.823	1.515	136.323	1.498	+ 1·1	91	91

om 1. Jänner bis Ende August 1897 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach den Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1897				1896							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	1897	1896	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
5,898 210	18,763.144	17,930.364	47,846.002	65,776.366	8.144	18,083.327	44,465.032	62,548.359	7.852	+ 3·7	12.216	11.778	incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
53.419	57.281	5.736	24.462	30.198	2.013	5.064	21.406	26.470	1.765	+ 14·1	3.019	2 647	Asch-Rossbach
33.179	16 325	13.937	25.371	39.308	1.709	13.797	22.792	36.589	1.591	+ 7·4	2 564	2.389	Beneschau-Wlaschim
1.587	672	806	998	1.804	601	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	902	. . .	Borki wielk.-Grzymalow
													Bukowinaer Landesb.:
19.280	5.397	5.151	7.611	12.762	672	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.008	. . .	Hliboka-Sereth
45.714	3.551	3.791	3.274	7.065	1.413	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.119	. . .	Itzkany-Suczawa
132.415	238.401	62.405	448.647	511.052	2.904	68.002	404.070	472.072	2 682	+ 8·3	4.356	4.023	Bukowinaer Localb.
13.181	8.625	2.415	7.270	9.685	646	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	969	. . .	Cerčan-Modřan
2.895	51.079	336	34.057	34.393	4.299	. . . .	48.352	48.352	6.044	— 28·9	6.449	9.066	Dolina-Wygoda
45.680	22.301	15.185	30.707	45.892	2.295	14.785	32.110	46.895	2.345	— 2·1	3.443	3 518	Fehring-Fürstenfeld
47.152	10.582	10.190	9.149	19.339	1.209	8.725	4.734	13.459	841	+ 43·8	1.814	1.262	Friauler Bahn
58.112	14.702	14.719	17.970	32.689	838	14.526	18.336	32.862	843	— 0·6	1.257	1.265	Fürstenfeld-Hartberg
37.679	21.138	11.876	26.003	37.879	1.222	12.690	22.829	35.519	1.146	+ 6·6	1.833	1.719	Gailthal-Bahn
50.644	21.344	11.802	19.970	31.772	2.118	11.835	20.433	32 268	2.151	— 1·5	3.177	3.227	Gleisdorf-Weiz
17.881	5.268	2.720	6.443	9.163	1.145	2.837	6.274	9.111	1.139	+ 0·5	1.717	1.708	Göpfritz-Gr. Siegharts
13.245	28.316	2.044	27.563	29.607	897	2.476	25 055	27.531	834	+ 7·6	1.345	1.251	Kolomeaer Localbahnen
156.392	57.126	87.363	83.614	170.977	1.921	84 625	78.595	163.220	1.834	+ 4·7	2.882	2.751	Lemberg-Bełzec
46 679	13.021	15.484	12.170	27.654	1.257	11.443	2.946	14.389	654	+ 92·2	1.886	981	Lemberg (Klep.)-Janów
30.030	13.953	8.076	18.795	26.871	1.279	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.918	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
98.775	62.361	29.542	97.129	126.671	1.407	30.376	114.410	144.786	1.609	— 12·6	2.111	2.414	Mährische Westbahn
16.548	35.734	2.096	13.118	15 214	3.043	2.242	14.900	17.142	3.428	— 11·2	4.565	5.142	Mösel-Hüttenberg
86.134	28.541	32.758	63.254	96.012	1.263	32.416	66.660	99.076	1.304	— 3·1	1.895	1.956	Murthal-Bahn
18.899	3.347	3.764	4.175	7.939	567	3.736	4.430	8.166	583	— 2·7	850	874	Nakři-Netolitz Netolitz
39.668	23.770	23.254	61.538	84.792	1.162	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.743	. . .	Ostgalizische Localb.
25.580	8.711	6.681	13.141	19.822	1.525	6.970	13 152	20.122	1.548	— 1·5	2.287	2.322	Plan-Tachau
7.948	11.551	1.472	7.295	8.767	797	1.793	5.152	6.945	631	+ 26·3	1.196	947	Postelberg-Laun
13.351	38.202	2.239	24.787	27.026	1.590	2.276	16.289	18.565	1.092	+ 45·6	2.385	1.638	Potscherad-Wurzmes
24.981	8.440	9.815	12.499	22.314	1.174	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.761	. . .	Rakonitz-Pl.-Petschau
32.001	8.953	4.913	7.384	12.297	1.366	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.049	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
24.270	9.563	6.262	9.534	15.796	1.580	6.963	8.658	15.621	1.562	+ 1·2	2.370	2.343	Schwarzenau-Waidhofen
28.935	8.784	9.778	16.563	26.341	1.197	4.297	3.922	8.219	1.644	— 27·2	1.795	2.466	Schwarzenau-Zwettl
74.761	30.111	19.861	43.890	63.751	1.992	18.900	39.097	57.997	1.812	+ 9·9	2.988	2.718	Strakonitz-Winterberg
212.487	127.426	99.521	292 083	391.604	2.922	100.695	279.751	380.446	2.839	+ 2·9	4.383	4.259	Unterkrainer Bahnen
190.456	10.830	73.701	30.663	104.364	1.657	53.594	17.134	70.728	2.143	— 22·7	2.486	3.215	Valsugana-Bahn
30.786	9.618	8.626	11.348	19.974	1.816	9.377	11.193	20.590	1.872	— 3·0	2.724	2.808	Vöcklabruck-Kammer
114.969	51.741	34.453	35.543	69.996	1.296	34.843	31.339	66.182	1.226	+ 5·7	1.944	1.839	Welser Localbahnen
66.086	141.252	22.259	53.243	75.502	4.441	24.317	65.975	90.292	5.311	— 16·4	6.661	7.966	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
71.887	15.841	16.717	23.410	40.127	1.433	17.468	21.964	39.432	1.408	+ 1·8	2.149	2.112	Wodňan-Prachatitz
26.917	10.544	8.422	13.465	21.887	1.287	8.017	14.467	22.484	1.323	— 2·7	1.931	1.985	Wotic-Selčan
43.054	8.378	9.894	12.391	22.285	857	3.809	1.304	5.113	1.023	— 16·2	1.286	1.535	Ybbsthalbahn
17.671	202.829	2.198	78.591	80.789	10.099	1.935	80.501	82.436	10.305	— 2·0	15.149	15.458	Zeltweg-Fohnsdorf
25.610	7.788	8.291	11 147	19.438	1.023	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.535	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
19.746	40.522	4.753	35.304	40.057	1.669	5.090	48.724	53.814	2.242	— 25·6	2.504	3.363	Časlau-Zawratetz
7.056	41.597	889	19.972	20.861	4.172	830	19.510	20.340	4.068	+ 2·6	6.258	6.102	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,478.964	5,939.543	339.762	3,815.810	4,155.572	41.144	340.171	3,792.805	4,132.976	40.920	+ 0·5	61.716	61.380	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,633 034	1,303.774	661.228	2,167.831	2,829.059	8.841	694.399	2,176.700	2,871.099	8.972	— 1·5	13.262	13.458	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
613.126	1,675.152	412.464	1,969.073	2,381.537	12 804	402.926	1,944.214	2,347.140	12 619	+ 1·5	19.206	18.929	Linie lit. A
1,146.627	2,472.691	701.389	3,384.348	4,085.737	17.312	685.006	3,155.415	3,840.421	16 273	+ 6·4	25.968	24.419	Linie lit. B
330.285	503.723	128.233	960.308	1,088.541	11.962	130.233	964.353	1,094.586	12.028	— 0·5	17.943	18 042	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1897	1896	Im Monate August 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,142.637	1,027.177	713.326	2,315.372	3,028.698	2.923	3,266.774	3.153	— 7·3	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	118.816	47 258	27.696	45.348	73.044	260	77.439	276	— 5·8	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	71.567	104.706	38.466	217.777	256.243	4.004	221.129	3 455	+ 15·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	17.446	66.748	4.420	36.946	41.366	2.758	38.438	2.563	+ 7·6	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	451.689	260.596	273.847	700.160	974.007	1.551	1,084.418	1.727	— 10·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	182.162	307.865	103.921	509.708	613 629	1.992	619.224	2.010	— 0·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	931.361	637.252	636.243	1,554.896	2,191.139	1 604	2,451.044	1.794	— 10·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	36.518	18.039	9.923	16.111	26.034	789	33.310	1.009	— 21·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	2,472.095	399.671	1,389.187	2,011.233	3,400.420	2.247	3,266.976	2.159	+ 4·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	64.426	. . . .	9.427	. . . .	9.427	2.357	8.800	2.200	+ 7·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	195.878	154.215	76.129	252.966	329.095	1.155	375.295	1.317	— 12·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	132.504	50.723	46.842	55.021	101.863	1.144	89.409	1.004	+ 13·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	31.778	57.414	10.884	67.942	78.826	1.213	85.502	1.315	— 7·8	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.145	1.353	644	835	1.479	211	1.396	199	+ 6·0	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	34.943	24.497	10 116	26.674	36.790	191	46.196	239	— 20·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.390	8.547	19.472	15.434	34.906	1.126	28.028	904	+ 24·5	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.016	1.585	1.316	3 167	4.483	179	4.377	175	+ 2·3	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.668	1.353	1.783	2.335	4.118	165	4.330	173	— 4·6	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	19.584	6.693	8.240	10.393	18.633	266	24.456	350	— 24·0	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.997	2.796	1.649	1.889	3.538	1.179	3.102	1.034	+ 14·0	3	3
Localbahn Melnik-Mšeno	19	. . .	3.069	502	1.404	797	2.201	116	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.275	1.020	7.622	2.288	9.910	413	9.139	381	+ 8·4	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	13.533	1.530	8.040	6.535	14.575	251	11.787	203	+ 23·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	14.521	5.435	2.442	4.476	6.918	865	6.804	851	+ 1·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.865	1.521	1.169	2.565	3.734	249	3.886	259	— 3·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.672	1.132	1.085	1.349	2.434	97	2.221	89	+ 9·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	41.543	14.335	16.238	17.446	33.684	991	38.211	1.124	— 11·8	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	. . .	12.823	3.383	2.796	3.336	6.132	161	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	19.128	2.717	3 300	2.323	5.623	225	6.814	272	— 17·3	25	20
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	44.476	2.840	39.990	5.958	45.948	685	42.792	639	+ 7·2	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	18.378	3.849	9.364	6.996	16.360	496	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	9.761	32.651	2 084	23.819	25.903	1.439	21.214	1.179	+ 22·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	12.322	3.688	4.840	3 760	8.600	179	11.314	236	— 24·2	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.686	2.810	312	1.719	2.031	290	1.478	211	+ 37·4	7	1
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.947	23.284	274	21.116	21.390	2.139	19.722	1.972	+ 8·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.486	7.740	2.618	9.265	11.883	305	17.933	460	— 33·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	16.762	5.394	5.957	5.009	10.966	224	10.489	214	+ 4·7	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.445	1.559	581	2.364	2.945	368	3.044	381	— 3·4	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	97.714	5.511	9.422	3.480	12.902	1.290	12.676	1.268	+ 1·7	10	10
Přívoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	92.098	2.112	7.122	1.328	8.450	1.207	7.118	1.017	+ 18·7	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	246.920	378	36.219	692	36.911	879	33.198	790	+ 11·3	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	92.543	. . . .	10.068	. . . .	10.068	839	9.623	802	+ 4·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	211.516	. . . .	20.394	. . . .	20.394	2.913	13.761	1.966	+ 48·2	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	163.425	. . . .	13.455	. . . .	13.455	2.243	11.346	1.891	+ 18·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	48.870	3.890	13.720	3.800	17.520	1.251	16.167	1.155	+ 8·3	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	71.432	27.827	7.467	12.177	19.644	1.091	17.022	946	+ 15·3	18	18
Summe	17.150	16.684	12,831.984	7,573.567	7,423.447	16,098.187	23,521.634	1.372	23,704.514	1.421	— 3·4	17.000	16.585

Vom 1. Jänner bis Ende August 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August (Gulden): 1897 für Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate (Gulden) 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
7,136.717	7,925.128	4,495.454	18,651.733	23,147.187	22.343	4,478.061	18,889.978	23,368.039	22.556	— 0·9	33.515	33.834	Hauptbahnnetz
765.165	354.132	170.088	346.136	516.224	1.837	163.073	340.013	503.086	1.790	+ 2·6	2.756	2 685	Localbahnen
452.518	826.809	221.274	1,621 390	1,842.664	28.792	214.513	1,363.726	1,578.239	24.660	+ 16·7	43.187	36 990	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
97 508	511.932	21.601	279.365	300.966	20 064	20.167	259.725	279.892	18.659	+ 7·5	30 096	27 989	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
2,623.605	1,955.148	1,687.449	5,071.624	6,759.073	10.763	1,749.055	5,396.854	7,145.909	13.378	— 5·4	16.145	17.067	Garantirte Strecken
1,171.105	2,220.732	642.846	3,471.030	4,113 876	13.357	680 347	3,571.010	4,251.357	13.803	— 3·2	20.036	20.705	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
5,906.941	5,285.194	3,981.327	12,503.210	16,484.537	12.068	4,174.841	12,832.465	17,007.306	12.450	— 3·0	18.102	18.676	Oesterr. Linien
254.926	181.079	66.410	150.812	217.222	6.582	68.393	167.619	236 012	7.152	— 8·0	9.873	10.728	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
11,432 328	3,228.240	7,885.864	16,858.716	24,744.580	16.355	7,717.837	16,719.283	24,437.120	16.151	+ 1·3	24.533	24.227	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
250.873	. . . . .	37.332	. . . . .	37.332	9.333	39.615	. . . . .	39.615	9.904	— 5·8	14.000	14.856	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,269.900	1,101.464	474.673	1,774.276	2,248.949	7.891	505 091	1,859.885	2,264.976	8.298	— 4·9	11.836	12.447	Südnordd. Verbindgsb.
779.094	302.965	259.927	325.734	585.661	6.580	254.188	301.332	555.520	6.241	+ 5·1	9.870	9.362	Wien-Aspang Bahn
213.934	444.287	70.546	534.870	605.416	9.314	71.247	537.755	609.002	9.369	— 0 6	13.971	14.054	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
40.670	9.935	4.389	6.036	10 425	1.489	4.275	6.984	11.259	1.608	— 7·4	2.234	2.412	Auspitzer Localbahn
228.582	170.955	64 115	188.262	252.377	1.308	63.200	211.372	274.572	1.423	— 8·1	1.962	2.134	Böhm. Commercialb.
201.349	64.157	136.062	109.578	245 640	7.924	128.200	86.619	214.819	6.930	+ 14 4	11.886	10.395	Bozen-Meraner Bahn
18.074	11.095	8.124	21 717	29.841	1.194	8.182	23 552	31 734	1.269	— 5·9	1.791	1.904	Deutschbrod-Humpoletz
24.847	11.369	9.167	19.358	28 525	1.141	8.677	20.725	29.402	1.176	— 3 0	1.712	1.764	Gr.-Priesen-W.-Auscha
171 174	75.515	65.407	99.213	164.620	2.352	70.763	92.724	163.487	2.335	+ 0 7	3.528	3.503	Kremsthal-Bahn
80.817	26.731	9.156	12.026	21.182	7.061	7.402	15.308	22.710	7.570	— 6·7	10.592	11.355	Kuttenberger Localb.
7.646	1.297	3.541	2.108	5.649	942	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.413	. . .	Localb. Melnik-Mšeno
71.363	11.128	53.269	18.694	71.963	2.998	47.068	17.075	64 143	2.672	+ 12·2	4.497	4.008	Mori-Arco-Riva a. G.
85.318	12.049	50.241	51.201	101.442	1.749	47.393	43.570	90.963	1.658	+ 11·5	2.624	2.352	Mühlkreis-Bahn
82.817	44.048	14 694	33.585	48.279	6.035	14.493	30.405	44 898	5.612	+ 7·5	9.052	8.418	Neutitscheiner Localb.
23.060	11.367	6.919	16.641	23.560	1.571	7.115	23.534	30.649	2.043	— 23·1	2.357	3.065	Reichenau a/K.-Solnitz
24.568	6.931	8.090	8.975	17.065	683	7.592	7.775	15.367	615	+ 11·1	1.025	923	Radkersburg-Luttenbg.
311.284	100.279	113.007	102 479	215.486	6.338	125.319	120.288	245.607	7.224	— 12·3	9.507	10.836	Reichenberg-Gablonz-T.
23.525	8.463	6.087	7.671	13.758	809	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.214	. . .	Saitz-Göding
76.742	23.429	23.530	20.098	43.628	1.745	20.293	14.631	34.924	1.746	— 0·1	2.617	2.619	Salzburg-Lamprechtsh.
147 589	19.231	106 842	31.994	138.836	2.072	106.466	31.037	137 503	2.052	+ 0·9	3.108	3.078	Salzkammergut-Localb.
68.895	16.425	32.048	23.964	56.012	2.948	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	4.422	. . .	Schneebergbahn
64.111	225.990	13.455	157739	171.194	9.511	11 933	139.883	151.816	8.434	+ 12·8	14.266	12.651	Stauding-Stramberger
99.692	36.909	34.780	43.430	78.210	1.629	32.541	38 594	71.135	1.482	+ 9·9	2.443	2.223	Steyrthal-Bahn
6.799	19.167	1.324	12.091	13.415	1.916	426	1.074	1.500	1.500	+ 27·7	2.874	2.250	Stramberg-Wernsdorf
17.228	175.852	1.599	135.856	137.455	13.745	1.514	132.421	133.935	13.393	+ 2·6	20.618	20.090	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
44.053	66.319	16.200	76.237	92.437	2.370	16.645	111.274	127 919	3.279	— 27·7	3.555	4.919	Cilli-Wöllan
84.298	43.686	24.449	40.987	65.436	1.335	24.086	37.517	61.603	1.257	+ 6·2	2.003	1.886	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
12.084	12.484	2.015	19.358	21.373	2.672	2.115	18.714	20.829	2.604	+ 2 6	4.008	3.906	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
664.573	44.498	64 302	28.134	92.436	9.244	63 363	24.835	88.198	8.820	+ 4·8	13.866	13.230	Brünner Localeisenb.-G.
610.772	17.164	48.204	8.494	56.698	8.100	43.813	5.367	49.180	7.025	+ 15·3	12.150	10.538	M.-Ostrau-Witkowitz
1,586.742	2.770	219.854	5.001	224.955	5.356	211.350	5.954	217.304	5.174	+ 3·5	8.034	7.761	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
471.360	. . . . .	56.139	. . . . .	56.139	4.678	53.174	. . . . .	53.174	4.431	+ 5·6	7.017	6.747	Innsbruck-Hall i. T.
1,225.040	. . . . .	104.931	. . . . .	104.931	14.990	98.181	. . . . .	98.181	14.025	+ 6·9	22.485	21.039	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,088.671	. . . . .	87.964	. . . . .	87.964	14.661	80.351	. . . . .	80 351	13.392	+ 9 5	21.992	20.088	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
171.440	32.808	40.860	26.362	67.222	4.801	39.077	25.316	64.393	4.599	+ 4·4	7 201	6.899	Salzburger Eisenb. u. Tr.
558.797	171 173	49.996	66 391	116.387	6.466	48.171	78.828	126.999	7.055	— 9·1	9.699	10.583	Wr. Localb.-A.-G. (Wien Wr. Neudorf-Guntrsd.)
73,881.580	58,003.877	42,385.286	124,921.489	167,306.775	9.842	42,486.437	121,690.004	164,176.441	9.899	— 0·6	14.763	14.849	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August 1897	1896	Im Monate August 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom I. Jänner bis Ende August 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	14.600	153	12.713	409	13.122	...	9.895	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	13.033	....	16.490	....	16.490	...	12.027	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	31.113	76	11.050	154	11.204	...	6.177	...	...	...	...
Schafbergbahn	5·83	5·83	5.515	7	12.667	10	12.677	...	12.276	...	...	...	...
Schneebergbahn (Puchb.-Baumg.)	7·2	7·2	5.749	366	7.244	1.563	8.807	...	....	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·03	8·03	189.966	....	17.970	....	17.970	...	13.187	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	48.670	....	4.962	....	4.962	...	4.307	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Eisenbahn*)	7·2	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	15.979	....	2.269	....	2.269	...	2.713	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·33	8·33	395.224	....	21.570	....	21.570	...	20.442	...	...	...	...
Linz-Urfahr	3·1	...	141·063	....	10.101	....	10.101	...	....	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4	4	64.426	....	9.427	....	9.427	...	8.800	...	...	...	...
Prager elektr. Strassenbahn (kgl. Weinberge-Zičkow)	2·8	2·8	144.591	....	4.963	....	4.963	...	....	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)*)	1·4	1·4	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Prag (Smichov)-Košiř	1·8	...	67.196	....	2.765	....	2.865	...	....	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	5·5	2·1	110.941	....	7.451	....	7.451	...	4.200	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Strassenb.*)	2·8	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·93	8·93	98.928	4	11.867	3	9.838	...	11.870	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	16.815	....	387	....	387	...	573	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	13.663	....	897	....	897	...	812	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	29.602	14	4.875	18	4.893	...	4.553	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	19.710	....	2.208	....	2.208	...	2.433	...	...	...	...

*) Für den Monat August 1897 wurde kein Betriebsausweis eingesendet.

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn litt an den Folgen der grossen Verkehrsstörungen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate April des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Steyrthalbahn. In Folge Hochwasserschäden war der Gesammtverkehr auf der ganzen Strecke am 1. August, auf der Strecke Pergern—Grünburg vom 1. bis 7. August und auf der Strecke Grünburg—Agonitz vom 1. bis 31. August eingestellt, wodurch auch der bedeutende Einnahmenausfall begründet erscheint.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate August 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 154.748 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 100.350 und auf den Güterverkehr mit fl. 54.398

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weisen Spielfeld-Radkersburg ein Einnahmenplus von fl. 2597 (Steigerung des Personen- und Güterverkehres) und die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl ein solches von fl. 627 aus.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben vereinnahmte dagegen um fl. 971 weniger in Folge schwächeren Güterverkehres.

Von den Pachtbahnen in Oesterreich erzielten Mehreinnahmen:

die Leoben-Vordernberger Bahn . fl. 2.928
„ Graz-Köflacher Bahn . . . . „ 1.500
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . „ 213

Dieses Plus bei der Leoben-Vordernberger Bahn ist auf die Steigerung des Personen- und Güterverkehres zurückzuführen; die Mehreinnahmen der Graz-Köflacher und Radkersburg-Luttenberger Bahn sind namentlich der Steigerung des Frachtenverkehres zuzuschreiben.

Die Mindereinnahmen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn per fl. 6676 und der Localbahn Cilli-Wöllan per fl. 6050 sind vorwiegend durch die Abnahme des Güterverkehres verursacht.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der für den Monat August ausgewiesenen Ergebnisse mit jenen des gleichen Monates vom Vorjahre ergibt eine Verkehrszunahme um 8841 Personen und 9219 t Güter mit einer Mehreinnahme von fl. 12.454; von letzterer entfallen auf den Personenverkehr fl. 757 und auf die Gütertransporte fl. 11.697.

In der Periode vom 1. Jänner bis 31. August 1897 wurden gegenüber dem Vorjahre fl. 30.141 Mehreinnahmen erzielt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Reconstruction der Brücke in km 46·490.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Südbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung der Graz-Köflacher Eisenbahn den Bauconsens für die Reconstruction der Bahnbrücke in km 46·490 der Linie Lieboch-Wies ertheilt. [E.-M.-Z. 14.021/IV.]

Vom 1. Jänner bis Ende August 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Zahnradbahnen.													
29.939	497	26.239	1 211	27.450	...	23.004	1.819	24.823	...	...	...	...	Achenseebahn
27.999	.....	34 818	1.082	35.990	...	28.964	1.064	30.028	...	...	...	...	Gaisbergbahn
114.212	175	43.177	538	43.715	...	37.899	70	38.969	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
11.894	22	26.942	58	27.000	...	25.901	4	25.904	...	...	...	...	Schafbergbahn
13.525	406	16.307	2.088	18.395	...	...	...	...	...	...	...	...	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
535.623	.....	50.960	.....	50.960	...	49.605	.....	49.605	...	...	...	...	Baden—Vöslau
222.510	.....	22.354	.....	22.354	...	25.358	.....	25.358	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Czernowitzer elektr. E
68.328	.....	9.055	.....	9.055	...	9.394	...	9.394	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
2,802.057	.....	150.381	.....	150.381	...	134.898	...	134.898	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
161.063	.....	10.101	.....	10.101	...	...	...	...	...	...	...	...	Linz-Urfahr
250.873	.....	37.332	.....	37.332	...	39.615	.....	39.615	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
302.879	.....	10.531	.....	10.531	...	...	...	...	...	...	...	...	Prager elektr. Str.-B. (kgl. Weinbg.-Žižkow)
.....	.....	.....	.....	.....	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
212.314	.....	8.795	.....	8.795	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Smichov)-Košiř
866.024	.....	58.701	.....	58.701	...	22.100	.....	22.100	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Reichenberger elektr. St
534.534	56	55.930	35	55.664	...	39.530	.....	39.530	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
121.963	.....	2.964	.....	2.964	...	3.506	.....	3.506	...	...	...	...	Belvedere in Prag
66.871	.....	4 510	.....	4.510	...	4.715	.....	4.715	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
84.196	58	11.841	57	11.898	...	11.267	38	11.305	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
125.122	.....	12.601	.....	12.601	...	15.508	.....	15.508	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Prerau—Olmütz: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Olmütz K.F.N.B.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Olmütz (K.F.N.B.) dem Verwaltungsrathe genannter Bahn ertheilt. [E.-M.-Z. 14.980/IV.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Project für die Herstellung eines normalspurigen Schleppgeleises, abzweigend von der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz bei km 1·8/9 zum Bierdepot der Ersten Brünner Actienbrauerei und Malzfabrik in Mähr.-Ostrau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 30. September 1897, Z. 14.045/IV, das von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines normalspurigen, von der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz bei km 1·8/9 abzweigenden, zum Bierdepot der Ersten Brünner Actienbrauerei und Malzfabrik in Mähr.-Ostrau führenden und mit Locomotiven zu befahrenden Schleppgeleises neuerlich an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen mit der Ermächtigung übermittelt, der genannten Gesellschaft im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. (Anschlussstrecke km 1·1 bis 2·6: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Anschlussstrecke von km 1·1 bis 2·0 der Linie Krakau—Kocmyrzów an die Staatsbahnlinie Krakau—Rzeszów anberaumt. [E.-M.-Z. 14.812/I.]

Projectirte Localbahn Abbazia-Mattuglie—Lovrana. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 4. Mai durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn mit Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb von der Südbahnstation Abbazia-Mattuglie über Volosca und Abbazia nach Lovrana mit einem Schleppgeleise zum Hafen daselbst hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [Z. 10.537/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Krakau: Eröffnung der Haltestelle Grabiny.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau wurde am 1. October 1897 die Haltestelle Grabiny in km 105·3 der Linie Krakau—Lemberg, zwischen den Stationen Czarna und Dembica gelegen, für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 14.830/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Project für die Aenderung der Wächtereintheilung in der Theilstrecke Freiheitau—Troppau der Flügelbahn Schönbrunn-Troppau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Eingabe vom 11. September 1896, Z. 5664/III, vorgelegte Project für die Aenderung der Wächtereintheilung in der Theilstrecke Freiheitau—Troppau der Flügelbahn Schönbrunn-Troppau unter der Bedingung der Einhaltung der durch die Begehungscommission im Protokolle vom 26. Juli 1897 bestimmten Massnahmen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.083/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Arvavölgy (Arvathal) - Bahn Kralován — Suchahora — österreichisch-ungarische Landesgrenze nächst Neumarkt. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 110 vom 12. September und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 1. September, Z. 56.289, zu Gunsten des Baues und Betriebes der im Bereiche des Comitates Arva auszuführenden Arvavölgy-Eisenbahn Kralován—Suchahora—österr.-ungar. Landesgrenze nächst Neumarkt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79). Concessionäre dieser Linie sind die Budapester Einwohner Theodor Löwenfeld und Emerich Markbreit. Die effectiven Baukosten der im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu

erbauenden und als solche von der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu betreibenden, von der Station Kralován der Linie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehenden, 71 km langen Linie sind mit 3,570.000 fl., und zwar 1,249.500 fl. in Stammactien und 2,320.500 fl. in Prioritätsactien, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 100.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kralován der Linie Csácza—Kassa;
2. Párnicza, Station für den Gesammtverkehr;
3. Nagy-Falu, Verladebahnhof für Frachtgüter in Wagenladungen, Personen- und Reisegepäcksverkehr;
4. Alsó-Kubin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Arvaváralja, Station für den Gesammtverkehr;
6. Dluha, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
7. Podbiel, Verladebahnhof für Frachtgüter in Wagenladungen, Personen- und Reisegepäcksverkehr;
8. Turdorin, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
9. Trstena, Station für den Gesammtverkehr;
10. Ljeszek, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
11. Suchahora, Endstation und Station für den Gesammtverkehr, ferner Maschinenstation.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. September, Z. 55.850, der Direction der Localbahn-Actiengesellschaft Pancsova — Torontál - Petrovosello für folgendes Localbahnnetz, und zwar für:
   a) eine von der Station Pancsova der Localbahn Pancsova—Torontál-Petrovosello und der Torontáler Comitats-Localbahnen (Linie Nagy-Becskerek—Pancsova) ausgehende, bis Dolova führende,
   b) eine von Dolova aus die Linie a) einerseits über Almás (Jerbuka), Glogon, Szefkerin, Opava, Baranda und die Gemarkung der Gemeinde Perlas in Titel sowohl mit der zukünftigen dortigen Theiss-Umschlagstation als auch mit der zukünftigen gleichnamigen Endstation der projectirten Localbahn O-Becse—Titel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 2) verbindende,
   c) eine die Linie a) andererseits in der Station Nagy-Becskerek mit den Linien Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld) und Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Comitats-Localbahnen, sowie mit der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, schliesslich seinerzeit mit den projectirten Localbahnen Nagy-Becskerek—Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 31, Vorconcession Post 3) und Nagy-Becskerek—Kis-Zombor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57) verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 8. September, Z. 41.349, dem Budapester Einwohner Gustav Vallaszky für eine von der Station Töke-Terebes-Galszécs der Linie Sátoralja-Ujhely der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der projectirten Localbahn Ormezö—Töke-Terebes-Galszécs (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1896) ausgehende und diese über Zebegnyö, Kis-Azar, Nagy-Azár, Szécs-Keresztur, Pelejte und die Gemarkung der Gemeinde Cselej in der Station Kozma mit der Linie Legenye-Mihály—Kassa der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 8. September, Z. 45.018, der Kundháza-Weinbau-Gesellschaft in Budapest für eine von der Station Dunakesz der Linie Budapest—Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, mit Berührung der Trainirbahn des Ungarischen Reitervereines, der Kundházaer Rebenpflanzschule und der Muszlaer Weinbaureviere bis Fóth führende normalspurige Localbahn für Pferde-, eventuell elektrischen Betrieb auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahnen. (Politisch-administrative Begehung der Verbindungsgeleise zwischen den Linien der Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit jenen der Stadtbahn-Gesellschaft.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die unter Führung des Sectionsrathes Doctor Josef Stettina abzuhaltende politisch-administrative Begehung des am Lipót-körut (Leopoldring) herzustellenden Verbindungsgeleises angeordnet, welches zur Vermittlung des wechselseitigen Ueberganges der mit Elektricität betriebenen Wagen der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft dienen wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 und 110).

Strasseneisenbahnverkehr über die Franz Josef-Staatsbrücke in Budapest. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an die Budapester Communal-Verwaltung gerichteten Erlasse diese verständigt, dass er wegen Benützung der Strassenbahngeleise auf der Franz Josef-Brücke mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen und dieser demzufolge die Bewilligung ertheilt hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82), ihr Netz mit den Geleisen auf der Brücke zu verbinden. — Weiterhin bemerkt auch der Minister, dass er die durch den Magistrat ertheilte ortsbehördliche Baubewilligung bezüglich der Strecke Zollamtsring—Karlskaserne genehmige, durch welches auf elektrischen Betrieb einzurichtende Zwischenglied die Continuität des elektrischen Betriebes zwischen den Hauptlinien des gesellschaftlichen Netzes hergestellt werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auszahlung von Nachnahmen Seitens der Ungarischen Staatsbahnen.) Wie wir seinerzeit gemeldet haben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100), hat die Direction der Ungarischen Staatsbahnen beschlossen, den Auszahlungsdienst für Nachnahmen einem Bankinstitute zu übertragen, und dass dieselbe zu diesem Zwecke mit mehreren Banken in Unterhandlung getreten sei. Die diesbezüglichen Negociationen haben in den jüngsten Tagen einen Abschluss gefunden, und wurde mit der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank ein Uebereinkommen getroffen und derselben die Auszahlung der Nachnahmen übertragen. In diesem Sinne erlässt die Direction der Ungarischen Staatsbahnen eine Kundmachung, welche wie folgt lautet:

„Die auf den in unseren Stationen Budapest nyugoti pályaudvar, Budapest dunaparti teherpályaudvar, in der in den Communal-Lagerhäusern befindlichen Expositur in Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros und im Leopoldstädter Stadtbureau zur Aufgabe gelangenden Sendungen haftenden Nachnahmen nach Eingang, deren Auszahlung derzeit durch die Sammelcasse unserer donaulinksseitigen Betriebsleitung besorgt wird, werden vom 1. October l. J. angefangen durch die Ungarische Escompte- und Wechslerbank (Dorotheagasse), mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen, täglich zwischen 9—12½ Uhr Vormittags ausgezahlt werden. Solche Nachnahmen jedoch, deren ursprünglicher Betrag aus irgend einer Ursache hinabgemindert wurde, werden auch künftig nicht bei der oberwähnten Bank, sondern bei der Aufgabscasse der betreffenden Aufgabsstation ausgezahlt werden."

— (Verkehr von Schlaf- und Restaurationswagen [eigener Wagenpark] auf den Staatsbahnlinien mit 1. October 1897.) Mit 1. October verkehren auf folgenden Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ihr eigenthümlich gehörige

A. Schlafwagen,

und zwar ab:

1. Budapest-Ostbahnhof via Kelenföld—Bruck a. d. L.(—Wien);
2. Budapest-Westbahnhof via Marchegg (—Wien);
3. Budapest-Ostbahnhof via Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) bis Fehring;
4. Budapest-Ostbahnhof via Nagyvárad (Grosswardein) bis Brasso (Kronstadt);
5. Budapest-Westbahnhof via Orsova—Verciorova bis Bukarest;
6. Budapest-Ostbahnhof via Arad bis Piski;
7. Budapest-Ostbahnhof via Dombovár — Gyékényes — Zágrab (Agram);
8. Budapest-Ostbahnhof via Dombovár—Gyékényes—Zágrab—Fiume;
9. Budapest-Ostbahnhof via Kassa und weiterhin auf der Anschlusslinie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bis Igló;
10. Budapest-Westbahnhof via Szeged bis Temesvár-Jozsefváros.

B. Restaurationswagen,

und zwar ab:

1. Budapest-Ostbahnhof via Kelenföld—Bruck a. d. L.;
2. Budapest-Westbahnhof via Marchegg;
3. Budapest-Westbahnhof via Galantha bis Zsolna (Sillein);
4. Budapest-Westbahnhof via Szeged—Temesvár bis Karansebes;
5. Budapest-Ostbahnhof via Nagyvárad bis Kolozsvár;
6. Kolozsvár—Brassó;
7. Budapest-Ostbahnhof via Ujvidék (Neusatz—Zimony (Semlin)
8. Budapest-Ostbahnhof via Hatvan—Miskolcz bis Kassa;
9. Budapest-Ostbahnhof via Dombovár—Gyékényes—Zágráb.

— (Wagenladungs-Güterverkehr im Laufe des I. Semesters.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge gelangten im I. Semester 1897 1,311.810 Wagenladungen zur Aufgabe, um 50.560 Wagenladungen = 5 pCt. mehr als in der correspondirenden Periode des Vorjahres.

Umsteigedienst zwischen den Linien der Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft und jenen der Vororte-Tramway mit gleichfalls elektrischem Betriebe. (Einleitung von Vertrags-Abschlussverhandlungen.) Die Budapester hauptstädtische Communal-Verwaltung liess an die Directionen der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und an jene der Budapester Vororte-Tramway die Aufforderung zum endgiltigen Abschlusse eines wechselseitigen Vertrages ergehen betreffend die zufolge oberbehördlicher Genehmigung bereits principiell sanctionirte Einführung des Umsteigverkehres zwischen den auf der Hauptlinie über den Ring verkehrenden Wagen ersterer und jenen auf der Linie Budapest—Uj-Pest (Neu-Pest)—Rákos-Palota verkehrenden Wagen letzterer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35).

Ausland.

Preussen. (Abgabe der Fahrkarten.) Nach den Bestimmungen über die Fahrkartencontrole an den Bahnsteigabschlüssen haben Reisende, die auf der Endstation ihrer Fahrt den Bahnsteig nicht verlassen, sondern von dort mit einer schon vorher gelösten Fahrkarte die Rück- oder Weiterreise antreten, diese Fahrkarte einem Bahnsteigbediensteten oder dem Zugführer zur Entwerthung vorzulegen. Als kürzlich Klage darüber geführt wurde, dass das Ersuchen eines Reisenden um Entwerthung einer Rückfahrkarte, die er zur Fortsetzung seiner mit einer anderen Fahrkarte begonnenen Reise benützen wollte, sowohl vom Zugführer wie auch vom Schaffner abgelehnt und der Reisende hierwegen an den Controlbediensteten am Bahnsteigabschlusse der Station verwiesen worden sei, hat die Bahnverwaltung nach der „Z. d. V. D. E.-V." ein derartiges Verfahren als unzulässig erklärt und bestimmt, dass das Zugpersonal einem solchen Verlangen eines Reisenden stets nachzukommen habe, da die Entwerthung der in den Händen der Reisenden befindlichen Fahrkarten im eigensten Interesse der Eisenbahn-Verwaltung liegt und dem Reisenden nicht zugemuthet werden kann, zumal bei kurzen Zugaufenthalten, sich dieserhalb bis zum Bahnsteigabschlusse zu begeben.

— (Geltungsdauer der Monats-Stamm- und -Nebenkarten.) Bezüglich der Geltungsdauer der Monats-Stamm- und Nebenkarten hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Anordnungen getroffen. Im allgemeinen Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen haben diese Karten am letzten Tage ihrer Giltigkeit noch zu den vor Mitternacht abfahrenden Zügen Giltigkeit, und zwar auch dann, wenn dieselben auf der Bestimmungsstation erst nach Mitternacht eintreffen. Dasselbe gilt von den um 12 Uhr Nachts abgehenden Zügen. Die im Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vororteverkehr getroffene Einrichtung, dass die Monatskarten noch nach Mitternacht des letzten Geltungstages zu den bis 1 Uhr Nachts abgehenden Zügen benützt werden dürfen, bleibt weiter in Geltung.

— (Gepäckaufbewahrungsstellen in Berlin.) Eine für Geschäftsleute und Private gleich wichtige Einrichtung besteht nach der „Z. d. V. D. E.-V." für sämmtliche Bahnhöfe Berlins. Auf den Bahnhöfen werden Formulare verausgabt, welche aus einem Ausweise zur Erlangung der hinterlegten Gegenstände und einem davon abtrennbaren Nummerzettel bestehen. Will nun ein Geschäftsmann für einen Reisenden ein Packet u. s. w. direct zum Bahnhofe schicken, so beklebt er dasselbe mit einer Nummer und händigt dem Reisenden den ausgefüllten Ausweis mit der gleichen Nummer ein, gegen dessen Uebergabe der Reisende dann an der betreffenden Gepäckaufbewahrungsstelle gegen Zahlung einer Gebühr von 10 Pfg. (für zwei Tage, ebensoviel für den dritten Tag u. s. w.) den Gegenstand oder das Gepäck ausgeliefert erhält. Der Ueberbringer des letzteren erhält als Quittung über die erfolgte Hinterlegung von der Aufbewahrungsstelle einen Schein. Die Formulare sind für alle Berliner Bahnhöfe dieselben.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis 7. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

1. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän A. Lazzari, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

1. October, Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini, } um Mitternacht
4. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Bellen, }
6. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini, }

Vergnügungsreisen:

3. October, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. October, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Apollo", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

3. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

6. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

7. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rize und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Venus", Capitän E. Klun, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Poseidon", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung zweier k. k. Bauleitungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 29. September 1897, Z. 14.721/I, für die Verfassung der Bauvergebungsoperate und die Durchführung des Baues der mit Urkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, concessionirten Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan mit 1. October 1897 die Errichtung zweier k. k. Eisenbahn-Bauleitungen mit dem Amtssitze in Wolfsberg (für die Linie Zeltweg—Wolfsberg) und Windischgraz (für die Linie Unter-Drauburg—Wöllan) angeordnet.

— (Verlegung des Amtssitzes der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Rohatyn nach Lemberg.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. September 1897, Z. 13.600/I, wurde die Verlegung des Amtssitzes der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Rohatyn nach Lemberg genehmigt.

— (Auflösung der k. k. Bausection Stryj.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. September 1897, Z. 14.153/I, wurde die Auflösung der k. k. Bausection Stryj mit 1. November 1897 genehmigt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde im Register für Gesellschaftsfirmen am 24. September die Firma:

„Localbahn Mauthausen-Grein“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern ddo. 7. August 1897, Z. 24.453, genehmigten Gesellschaftsstatuten und des Constituirungsactes vom 20. September 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Mauthausen nach Grein.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablauf der Concessionsdauer (3. April 1987), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5 Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage per 440.000 Kronen der mit Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung (220.000 fl.) festgesetzt und besteht aus 2200 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 200 Kronen = 100 fl. Die Actien sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters hat der Landesausschuss des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns, insolange dasselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann den Besitz der sämmtlichen von ihm zu übernehmenden Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben und werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, insofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalanzahl zu ergänzen.

Seitens des Landesausschusses des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns wurden die Landesausschussmitglieder Johann Faigl, Chorherr des Stiftes St. Florian, und Dr. Alfred Ebenhoch, Reichsrathsabgeordneter in Linz, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 20. September 1897 wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes gewählt: Carl Berger, Realitätenbesitzer in Schwertberg; Carl Christ, Gemeinderath und Kaufmann in Grein; Leopold Heindl, Bürgermeister und Landtagsabgeordneter in Mauthausen; Dr. Alfred Heinzel, k. k. Notar in Perg; Otto Huber, kaiserlicher Rath in Wien; Dr. Siefried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Mauthausen-Grein“ entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVI. Stückes.) Das am 29. September herausgegebene CLXXVI. Stück enthält unter

Nr. 3413: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 26. September 1897, Z. 20.255, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus der Bukowina.

Nr. 3414: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. September 1897, Z. 154.646, betreffend die Abänderung der Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

— (Inhalt des CLXXVII. Stückes.) Das am 1. October herausgegebene CLXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3415: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 22. September 1897, Z. 125.030/I, betreffend Verkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3416: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach Deutschland auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 23. August dem öffentlichen Verkehre übergebene 19·17 Kilometer lange vollspurige Localbahn Szegzárd-Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction Altona) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) ist der III. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) der IV. Nachtrag und zu der Sammlung von Kilometerzeigern der IX. Nachtrag erschienen. Durch den neuen Kilometerzeiger Nr. 31 wird der im April ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen), Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 35a (kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel ist der I. Nachtrag erschienen. Durch die neuen Verzeichnisse werden aufgehoben: das im October 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 55, das im Februar 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 69 und das im November 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 89.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat zufolge Erlasses vom 25. September 1897, Z. 11.914/I, den städtischen Ingenieur Alois Tichy als verantwortlichen Leiter des Baues und Betriebes der mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 36, concessionirten elektrischen Kleinbahn im Gemeindegebiete Königliche Weinberge bei Prag und der mit derselben verbundenen elektrischen Einrichtungen bestätigt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896.)

Frachtsatzberichtigung.

Auf Seite 40 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes ist der irrig zum Ausdruck gebrachte Frachtsatz von Stankau (k.k.öst.St.B.) nach Deggendorf (Bayr. St.B.) von 36 **auf 86** Markpfennig für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 2. October 1897. [738]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefrist.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 8130/III, wird im hierseitigen Bahnbereiche vom 15. October 1897 angefangen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 24. December 1897 die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden normirte Auflade-, bezw. Abladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rüben, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 2. October 1897. [739]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

In dem im Verordnungs-Blatte Nr. 112 vom 28. September 1897 (Kundmachung Nr. 715) publicirten Nachtrage IX zum Tarife, Theil II, Heft 3 a des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ist

auf Seite 3 der Frachtsatz für „ermässigte Eilgüter" in der Relation Komotau (B.E.B.)—Adlerkosteletz etc. von 20·53 auf **203·5** kr. und

auf Seite 7 der Frachtsatz der „Classe II" in der Relation Komotau (B.E.B.)—Zwittau von 164·5 **146·5** kr. richtig zu stellen.

Wien, am 1. October 1897. [740]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar. Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Juni 1896 giltigen Tarife für den obbezeichneten Verkehr.

Der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1896 giltigen Tarife für den Oesterr.-Ungar. Personenverkehr, dessen Einführung in Nr. 97 dieses Blattes unter fortlaufender Nummer 608 für den 1. October 1897 publicirt war, tritt nicht an dem genannten Tage, sondern erst mit 15. October 1897 in Kraft.

Wien, am 30. September 1897. [741]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Paredl in den Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1897 wird die Station Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in den ab 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen einbezogen.

Für einschlägige Transporte ab Paredl gelangen im Verkehre mit Stationen der Südbahn und der Station Wörgl der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die für Brüx vorgesehenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0·8 Kronen für 10.000 kg und im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die für Dux giltigen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 30. September 1897. [742]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1897 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle etc. nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1889 sammt 10 Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält vielfach Ermässigungen der gegenwärtig giltigen Frachtsätze und ist zu beziehen durch die kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau und die Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien.

Wien, am 1. October 1897. [743]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde pp.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1897 gelangte ein neuer Ausnahmetarif für den Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde pp. zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1892 sammt sechs Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält vielfach Ermässigungen der gegenwärtig giltigen Frachtsätze, sowie die neu aufgenommene Verkehrsverbindung „Bolehošt" und ist zu beziehen durch die königliche Eisenbahn-Direction in Kattowitz und die Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien.

Wien, am 1. October 1897. [744]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarife Nr. 1 für Getreide im Rückvergütungswege des Elbe-Umschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 für die Stationen Itzkany und Surochów enthaltenen Frachtsätze haben richtig wie folgt zu lauten:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Schleppbahngebühr nur giltig für Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze auschliesslich Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen				Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen
	für 100 Kilogramm in Pfennigen				
Itzkany	362	357	362	5*)	398
Surochów	218	213	218		254

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 10 Pfg. für 100 kg.

Wien, am 1. October 1897. [745]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. (Localtarif, Theil II: Nachtrag I.) Zu den vom 15. März 1896 giltigen „Besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen“, Theil II, der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen gelangte mit Wirksamkeit vom 15. September 1897 und, soweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. October 1897 der Nachtrag I zur Einführung, enthaltend ausser der Aufhebung der Einheitssätze für Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Eilgut Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Ausland.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung von Tarifnachträgen.) Zum Tarife für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf der schmalspurigen Privateisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Johnsdorf, sowie zum Anhang zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Zittau—Markersdorf und Zittau—Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Johnsdorf ist je ein Nachtrag II erschienen, wovon Abzüge durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.

Die Nachträge enthalten unter Anderem: Entfernungen für die neu eröffnete Verkehrsstelle Zittau-Schiesshaus.

Soweit die bisher giltig gewesenen Frachtsätze für Zittau-Kasernenstrasse billiger sind, als die neuen Frachtsätze für Zittau-Schiesshaus, gelten erstere noch bis zum 26. October 1897 auch für Zittau-Schiesshaus.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. October 1897 wurden der Nachtrag IV zu Heft 1 und der Nachtrag II zu Heft 2 zum Ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif eingeführt.

Die Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Tarifvorschriften.
2. Ergänzung des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
5. Sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Ausserdem traten mit Giltigkeit vom 1. October 1897 directe Frachtsätze im Verkehre zwischen den Stationen der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld einerseits und den am Ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif betheiligten preussischen Staatsbahnstationen, den Stationen der grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, sowie den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Rauscha-Freiwaldau, Kleinbahn Zillerthal-Krummenhübel und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Soweit durch die Nachträge Erhöhungen eintreten, haben dieselben vom 16. November 1897 ab Giltigkeit.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II.) Am 1. October gelangt zum Gütertarife, Theil II, ein Nachtrag 1 zur Einführung, welcher neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme der Station Prostken der Ostpreussischen Südbahn, neue Frachtsätze zwischen Salzburg und Stettin, sowie Swinemünde, die Einführung eines Ausnahmetarifes für Holzkohlen und eines Ausnahmetarifes für Malz zur Ausfuhr über See, sowie verschiedene Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt giltigen Frachtsätze einteten, gelten dieselben erst vom 15. November ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und Auskunftsbureaux der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrages können unentgeltlich von dem Auskunftsbureau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz in Berlin bezogen werden.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Einführung des Tarifnachtrages 7.) Am 1. October 1897 trat für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen, wie z. B. Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmüll, sowie Erze in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) u. s. w., neue Entfernungen für die Stationen Guten Germendorf und Stöwen des Directionsbezirkes Stettin, Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz des Directionsbezirkes Erfurt, sowie Rehbrücke des Directionsbezirkes Halle; ferner einige Berichtigungen und Ergänzungen. Für die Verkehrsbeziehung Egeln—Grimmen tritt eine Erhöhung auf 352 km ein.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Taxen für Eisen und Eisenwaaren.) Mit 10. September traten für die Beförderung von Eisen und Eisenwaaren der Specialtarife I und II in Wagenladungen von 10.000 kg, sowie von zerlegten eisernen Maschinen in Einzelsendungen und Wagenladungen von 5000 kg nachstehende directe Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Kratzau				Bodenbach loco *) Tetschen loco *)		Grottau, Reichenberg loco *)	
	Stückgut	Specialtarife Ia	Ib	IIb	Ib	IIb	Ib	IIb
	Taxen für 100 kg in Centimes							
Baden	—	—	380	306	355	287	380	306
Örlikon	—	—	371	298	346	279	371	298
Rüti (Zürich)	—	—	393	317	368	298	393	317
Töss	643	440	363	291	338	272	363	291
Winterthur	—	—	361	289	336	270	361	289
Zürich (H. B.)	—	—	376	302	351	283	376	302

*) Für Sendungen nach Bodenbach transit, Tetschen transit und Reichenberg transit mit Bestimmung nach Oesterreich und weiter ermässigen sich die obgenannten Frachtsätze für Bodenbach loco, Tetschen loco und Reichenberg loco um je 5 Cts. per 100 kg.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der **Concessionäre der Eisenbahn von Karlsbad an die Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt** herzustellenden Theilstrecke **Abzweigung von der Buschtěhrader Eisenbahn in km 187·5 bei Zettlitz bis Bahnhof Neurohlau (exclusive)** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung der Weichensicherungs-Anlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise in einem Baulose.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Abzweigung von der Buschtěhrader Eisenbahn — Bahnhof Neurohlau (exclusive)	5	1·652 (187·5 B.E.B.) und 8·370	6·731	178.519	25.112	2.760	42.500	248.891

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juli 1898 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, beziehungsweise die Montirung der Brückenwaage in Altrohlau und die mechanische Einrichtung der Weichensicherungs-Anlagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 1. October 1898 sämmtliche Hochbauten der Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich am 30. October 1898 die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Bezirk, Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad einzusehen und von den Offerenten zu unterfertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **23. October 1897, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des bezeichneten Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 13. November 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt ö. W. fl. 12.400·— und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offertlegern nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im September 1897.

K. k. Eisenbahnministerium.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1729	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Oroshaza, Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (oder umgekehrt)	Sämmtlichen im Ausnahmetarife Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. October 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1898	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. October 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im vorgenannten Ausnahmetarife Nr. 1 in den Abtheilungen A, B und C für Csaba vorgeschriebenen Frachtsätze, erhöht um je 0·35 Mark		Im Kartirungswege		
1730	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Aichberg-Steyrermühle	Triest Stadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1898	Localtarif	142 kr. = 284 h	Heller 272	12	Im Kartirungswege		
				Aichberg-Steyrermühle	Triest St. Andrea				140 kr. = 280 h	272	8			
				Laakirchen	Triest Stadt				142 kr. = 284 h	272	12			
				Laakirchen	Triest St. Andrea				142 kr. = 284 h	272	12			
			Papier der Pos. P. 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Aichberg-Steyrermühle, Laakirchen	Triest-Freihafen				116 kr. = 232 h	230	2			
			Schleifholz aus Pos. II 20, Punkt 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar: a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser; b) bis 6 Meter Länge und 25 Centimeter Maximal-Durchmesser	Klachau und Mitterndorf-Zauchen	Aichberg-Steyrermühle	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik als Empfänger lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898		36 kr. 72 h	Heller 70	2			
				Kainisch und Aussee	Aichberg-Steyrermühle				37 kr. = 74 h	70	4			
				Klachau und Mitterndorf-Zauchen	Laakirchen				36 kr. 72 h	71	1			
				Kainisch und Aussee	Laakirchen				37 kr. 74 h	71	3			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1731	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bierfässer, leere, gebrauchte, aus Pos. E—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Aussee und Kainisch	Redl-Zipf	in Quantitäten unter 10.000 kg. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	58 kr. = 116 h	106 Heller	10 h	Im Kartirungswege		Die in Nr. 106 dieses Blattes vom 14. September 1897, unter fortlaufender Nr. 1628 erfolgte Publication ist in die gegenwärtige einbezogen und wird hierdurch ausser Kraft gesetzt
				Mitterndorf-Zauchen	Redl-Zipf				56 kr. = 112 h	106 Heller	6 h			
			Bier der Pos. B—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Redl-Zipf	Aussee und Kainisch	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			a) 76 kr. = 152 h b) 72 kr. = 144 h	a) 109 Heller b) 106 Heller	a) 43 h b) 38 h			
				Redl-Zipf	Mitterndorf-Zauchen				a) 73 kr. = 146 h b) 69 kr. = 138 h		a) 37 h b) 32 h			
				Redl-Zipf	Klachau				a) 70 kr. = 140 h b) 66 kr. = 132 h		a) 31 h b) 26 h			
				Redl-Zipf	Steinach-Irdning				a) 67 kr. = 134 h b) 63 kr. = 126 h		a) 25 h b) 20 h			
1732	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Sand aus Pos. E. 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Tarnopol	Podwołoczyska	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen haben zur Herstellung der Landesstrasse in Podwołoczyska bestimmt zu sein und mit Frachtbriefen zum Transporte zu gelangen, auf welchen ein Landesingenieur als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. vom Empfänger zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	10 kr. = 20 Heller	12 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1733	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle (Lignit-Kohle) der Pos. K—32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Breitenschützing	Aussee	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Beförderung über die Hilfsroute via Salzburg—Bischofshofen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	28 kr. = 56 Heller	50 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1734	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen der Pos. E—8 und E—9 des Tarifes Theil I	Triest-St. Andrea von der Hochofenanlage in Servola und Triest-Freihafen k.k.St.B.	Assling und Jauerburg	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	34 kr. = 68 Heller	60 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Stellungsgebühr bis bezw. ab Servola bereits inbegriffen
			Eisenerze, Manganerze, Walzensinter, Schweissschlacke und Puddelofenschlacke	Assling und Jauerburg	Triest-St. Andrae für die Hochofenanlage in Servola				31 kr. = 62 Heller	48 Heller	14 Heller			
1735	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon) als Frachtgut	Prag (Smichow)	Kladno (Station)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	12·1 kr. = 24·2 Heller	18 Heller	6·2 Heller	Im Kartirungswege		
				Prag (Sandthor)					10·5 kr. = 21·0 Heller	16 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
1736	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel der Pos. E—6 des Tarif-Theiles I	Aussig oder umgekehrt	Auscha	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen			Nachlass von 30% von dem officiellen Frachtsatze der Oe.N.W.B., resp. der Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Auf den Frachtbriefen muss die Bauleitung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Aufgeber und Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1737	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter aller Art in ganzen Wagenladungen	Rohrbach i. M. loco	Gross-Seelowitz bezw. vice versa	Aufrechthaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Eilgüter	Rohrbach i. M. transito	Gross-Seelowitz bezw. vice versa	Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die bezüglichen Eil- und Frachtgütersendungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen				16				
			Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut in geringeren Mengen als in ganzen Wagenladungen							10				
			Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen							6				
1738	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kupferdraht	Oderberg	Wien Nordbhf.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief u. Wagen, b) 10.000 " " " " " ; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	ad a) und b) 140·5 kr. = 281 h	Heller ad a) 270 ad b) 247	Heller ad a) 11 ad b) 34	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf				138·1 kr. = 276·2 h	ad a) 270 ad b) 247	ad a) 6·2 ad b) 29·2			
1739	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum	Triest	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Wagen und Frachtbrief nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893. — Die Sendungen müssen nach Moerschwyl bestimmt sein, daselbst eingelagert werden und innerhalb sechs Monaten vom Tage der Einlagerung an gerechnet nach schweizerischen Stationen — die Stationen der Strecken Egnach—Rorschach—St. Margarethen—Trübbach und Rorschach—St. Fiden, ferner die Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen ausgenommen — reexpedirt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, sofern nicht in der Zwischenzeit Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	Centimes per 100 kg 235	211	24	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für den Versandt nach Moerschwyl und der Duplicat-Frachtbriefe für den Versandt von Moerschwyl nach den näher bezeichneten schweizerischen Stationen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Fiume					277	253	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1740	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Positionen E—7 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Prag (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindesten 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Heller 95·8	67·0	28·8	Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden und spätestens bis Ende März 1898 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Nestersitz-Pömmerle tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue einer Coaksanlage bei Nestersitz-Pömmerle bestimmt sind und diesem Zwecke auch zugeführt wurden	
			E—6						89·2	62·0	27·2			
1741	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannt	Schimitz	Segen-Gottes	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	14·1 kr.	12·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1742	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement der Posit. C-5 der Güterclassification, Tarif-Theil I	Königshof (Geleiseanlage)	Lobositz-Landungsplatz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	68 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1743	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Zuckerrüben	Leitmeritz	Kuttenthal transit	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	für 1000 kg Heller 370	310	60	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis ultimo März 1899	
			Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle	Kuttenthal transit	Leitmeritz				334	274	60			

1744 Böhmischen Nordbahn

Für die zur Erweiterung einer Brauerei in Rumburg dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Rumburg zur Anwendung. Die hienach für 40 km geltenden Frachtsätze kommen auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist, zur Berechnung.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
82	Nr. 118 vom 15. October 1896	1566	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelsäure	Stupno-Břas und Kasniau	Wien II (K.F.J.R.)	Die für nebige Relationen gewährten ermässigten Frachtsätze finden bis auf Weiteres auch auf derartige Sendungen von Stupno-Břas und Kasniau nach Wien-Praterquai unter den gleichen Bedingungen Anwendung	
83	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	100	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Kimpolung	Brody (Bhf.) transit; Husiatyn transit; Podwołoczyska (Bhf.) transit — mit der Bestimmung nach Russland; Nowosielitza (Bhf.) transit mit der Bestimmung nach Russland und Rumänien	Sendungen, welche auf Grund der eingeführten Frachtsätze zur Beförderung gelangen, haben vom 8. October 1897 ab auch dann auf diese Begünstigung, jedoch im Rückvergütungswege, Anspruch, wenn selbe per Achse nach Russland weiter befördert werden. Die Ausfuhr des Gutes nach Russland, bezw. Rumänien muss mittelst Zolldocumentes nachgewiesen werden. Die behufs Liquidirung des Frachtunterschiedes im Sinne der bezüglichen Tarifbestimmungen vorzulegenden Fracht-, bezw. Zolldocumente sind bei Sendungen nach Brody und Podwołoczyska transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg, bei Sendungen nach Husiatyn und Nowosielitza transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
77	Nr. 110 vom 23. September 1897	1680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Güter der Classe II b) Güter der Classe A	Falkenau a. d. Eger	Hořic Königinhof Rothkostelec oder vice versa	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) wurde ober den Frachtsätzen die dieselben näher bezeichnende Benennung a) und b) ausgelassen, und hat demnach die Rubrik 10 zu lauten: Heller a) / b) bei Hořic . . . 333 / 259 „ Königinhof . 356 / 283 „ Rothkostelec . 376 / 293	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 7. October 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. October 1897, Z. 8769/III, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen betreffend die Publication von Tarifermässigungen im Güterverkehre für das Jahr 1898.

Die Erneuerung der mit dem Kalenderjahre ablaufenden Tarifermässigungen im Güterverkehre und die häufig damit zusammenfallende Einführung neuer solcher Tarifermässigungen ergeben gegen Jahresschluss eine derartig grosse Anzahl von Publicationen, dass die Administration des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt ihrer Aufgabe in Bezug auf die rechtzeitige Drucklegung derselben nur unter erheblichen Schwierigkeiten gerecht zu werden vermag.

Angesichts dieser Thatsache lässt sich die anstandslose Bewältigung besagter Aufgabe nur dann gewärtigen, wenn die zu erlassenden Publicationen an die genannte Administration möglichst frühzeitig eingesendet werden.

Dies wird dadurch wesentlich erleichtert, dass es im Grunde der §§ 7 und 8 (3) der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren zulässig ist, einerseits den Geltungsbeginn der zu erneuernden Tarifermässigungen über die Minimalfrist von drei Tagen nach erfolgter Publication hinaus zu verlegen und Tarifermässigungen zu verlautbaren, deren Giltigkeit erst mit 1. Jänner 1898 beginnt, andererseits aber die in der Zeit zwischen 1. October und 31. December jeden Jahres ohne Bedingung eines Minimal-Verfrachtungsquantums neu zur Einführung gelangenden Tarifnachlässe gleich mit Giltigkeit bis zum Ende des nächsten Kalenderjahres zu veröffentlichen.

Demzufolge wird der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, hinsichtlich der von jetzt ab neu zur Einführung gelangenden, bezw. für das Jahr 1898 zu erneuernden Tarifermässigungen im obigen Sinne vorzugehen, damit die diesfalls noch in Betracht kommende Bestimmung des Einführungserlasses zur erwähnten Verordnung, § 9 (3), (Seite 24 des 108. Heftes der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen), durch welche die Möglichkeit geboten wird, in der ersten Hälfte des Monates Jänner zur Kundmachung gelangende Tarifermässigungen mit Rückwirkung bis auf den ersten Tag des Kalenderjahres zur Veröffentlichung zu bringen, auf unvermeidliche Fälle beschränkt bleibe.

Wien, am 1. October 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Parschnitz zur Station Wekelsdorf mit eventueller Abzweigung an die Reichsgrenze nach Albendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der „Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin" die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Gemeinschaftsstation Parschnitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn über Petersdorf, Johnsdorf, Adersbach zur Station Wekelsdorf der Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit einer eventuellen Abzweigung an die Reichsgrenze nach Albendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. September 1897. Z. 13.862/I.

Verschiebung der Eröffnung der Localbahnlinie Polička—Skutsch.

Die in Nr. 112 dieses Blattes vom 28. September 1897, Seite 1978, für den 1. October 1897 angekündete Eröffnung der Localbahnlinie Polička—Skutsch wurde auf einige Tage verschoben. Das Datum der sonach später erfolgenden Verkehrsübergabe wird rechtzeitig bekannt gegeben werden.

Olmütz, am 27. September 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Neues Statut der Aussiger Börse.

Mit Erlass vom 18. Juli 1897, Z. 5448/F.-M., haben die Minister der Finanzen und des Handels das nachstehende neue provisorische Statut für die Aussiger Börse genehmigt:

§ 1.

Der Börsenverkehr erstreckt sich auf die mit dem Kohlen- und sonstigen Handel in Verbindung stehenden Schiffsfracht- und Versicherungsgeschäfte.

§ 2.

Die Börsenversammlungen finden an jedem Werktage in den von dem Börsenvorstande bestimmten Localitäten und zu den durch die Börsennormen festgesetzten Stunden statt.

§ 3.

Der Zutritt zu den Börsenversammlungen steht nur jenen Personen frei, welche hiezu im Sinne dieses Statutes berechtigt erscheinen und von dem Börsenbesuche nicht nach § 5 des Gesetzes vom 1. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 67, ausgeschlossen sind.

§ 4.

Der Börsenvorstand ist berechtigt, durch besonderen Beschluss denjenigen Personen den Zutritt zu den Börsenversammlungen zu versagen, welche, ohne in Concurs verfallen zu sein, sich mit ihren Gläubigern aussergerichtlich abzufinden suchen oder nachweislich ihre liquiden Verpflichtungen aus Handelsgeschäften unerfüllt lassen. In solchem Falle kann die Ausschliessung dauern, bis der Nachweis der erfolgten Abfindung der Gläubiger, sei es durch Zahlung, Erlass oder Fristung, beziehungsweise durch Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen geführt ist.

§ 5.

Der Zutritt zu den Börsenversammlungen ist nur den Besitzern einer Börsenkarte, sowie denjenigen Personen, welche vermöge ihrer Amts- oder Dienstpflicht die Börse zu besuchen haben, gestattet. Auch die von einer Firma gelöste Karte darf nur von der auf der Karte bezeichneten Person benutzt werden. Falls an deren Stelle zeitweise oder dauernd eine andere Person tritt, so ist vorher die Anzeige an den Börsenvorstand zu erstatten und dies auf der Börsenkarte durch das Bureau der Börse ersichtlich zu machen. Jeder Börsenbesucher ist verpflichtet, den hiezu bestimmten Organen die Börsenkarte vorzuweisen, wenn sie es verlangen. Dieselbe ist nur für diejenige Person giltig, auf deren Namen sie lautet.

§ 6.

Die Börsenkarten werden wie folgt ausgestellt:

1. für Mitglieder auf die Dauer vom Tage der Ausstellung bis zum Schlusse des Kalenderjahres, in welchem die Ausstellung erfolgt ist;
2. für Börsenbesucher auf beliebige Zeit, jedoch keinesfalls länger als bis zum Schlusse des Kalenderjahres, in welchem die Ausstellung erfolgt ist;
3. für Gäste; dieselben berechtigen zum Besuche der Börse an drei auf einander folgenden Tagen.

Für die unter 1 und 2 angeführten Karten ist ein Betrag zu entrichten, dessen Höhe von dem Börsenvorstande bestimmt wird. Dieser Betrag kann für die Mitglieder und Besucher verschieden bemessen werden, auch kann derselbe nach Classen mit verschiedenen Beträgen festgesetzt werden. Diese Beträge sind im Vorhinein zu entrichten und werden weder ganz noch theilweise zurückerstattet. Gastkarten kann der Börsenvorstand nach seinem Ermessen an Personen, welche am Börsenverkehre nicht betheiligt sind, unentgeltlich ertheilen. Wird eine Börsenkarte, welcher Kategorie immer, von Jemand benutzt, für den sie nicht ausgestellt ist, so verliert sie dadurch ihre Giltigkeit, unbeschadet des sonstigen strafweisen Vorgehens.

§ 7.

Jeder, der ordnungsgemäss eine auf seinen Namen lautende Börsenkarte erlangt, ist für die Giltigkeitsdauer derselben Börsenbesucher und als solcher den Bestimmungen dieses Statutes unterworfen. Derselbe hat das Recht zur Benützung aller Einrichtungen der Börse, insofern dieses nicht an besondere Bedingungen geknüpft ist. Wer ausserdem die für die Mitgliedschaft vorgeschriebenen Erfordernisse besitzt, hat die den Mitgliedern zustehenden Rechte und ist gehalten, die den letzteren obliegenden besonderen Leistungen zu erfüllen.

§ 8.

Mitglied der Börse ist jeder rechtmässige Besitzer einer auf seinen Namen lautenden Börsenkarte der im § 6 unter Ziffer 1 bezeichneten Art. Zur Erlangung

einer solchen Börsenkarte gegen Entrichtung der festgesetzten Gebühren und demnach zur Mitgliedschaft berechtigt sind für den Fall der Zulassung zum Börsenbesuche:

1. Personen (physische und juristische), welche selbstständig die Kohlenproduction oder den Kohlenhandel oder ein Schiffahrts- und Fracht- oder Speditions- oder Transportversicherungsgeschäft betreiben;
2. Procuristen protokollirter Firmen und diejenigen Vertreter von Actiengesellschaften und protokollirten Gesellschaftsfirmen, deren Firmirungsrecht handelsgerichtlich registrirt ist, sowie die Directoren von Gewerkschaften und ihre gleichberechtigten Stellvertreter, sofern die betreffenden Firmen, Actiengesellschaften und Gewerkschaften Geschäfte der unter Ziffer 1 bezeichneten Art betreiben.

§ 9.

Die Leitung der Aussiger Börse liegt einer Körperschaft ob, die den Titel „der Vorstand der Aussiger Börse“ führt.

§ 10.

Der Börsenvorstand besteht aus zehn Börsenmitgliedern, von welchen wenigstens fünf ihren Wohnsitz in Aussig haben müssen. Von den Mitgliedern des Börsenvorstandes müssen fünf den Kreisen der Kohlenproducenten oder des Kohlenhandels, drei den Kreisen der Privatschiffahrt und zwei den Kreisen der Schiffahrtsgesellschaften oder Speditionsunternehmungen angehören. Die Berufung der Mitglieder des Börsenvorstandes erfolgt durch Wahl Seitens der Mitglieder der Börse. Ausserdem sind zur Vertretung verhinderter oder abgängiger Mitglieder drei Ersatzmänner zu wählen, von denen mindestens zwei ihren ständigen Wohnsitz in Aussig haben müssen. Die einzelnen Börsenmitglieder sind von den betreffenden Interessentengruppen zu wählen, so dass die Gruppe der Kohlenproducenten und Kohlenhändler fünf Vorstandsmitglieder und einen Ersatzmann, die Gruppe der Privatschiffer drei Vorstandsmitglieder und einen Ersatzmann, die Gruppe der Schiffahrtsunternehmungen zwei Vorstandsmitglieder und einen Ersatzmann zu wählen hat. Von den Mitgliedern des Börsenvorstandes müssen mindestens sechs, von den Ersatzmännern zwei die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen. Jede Wahl, in Folge welcher die zulässige Zahl der die österreichische Staatsbürgerschaft nicht besitzenden Mitglieder überschritten, oder mehr als ein die österreichische Staatsbürgerschaft nicht besitzender Ersatzmann vorhanden erscheint, ist zu annulliren. Bei der ersten Wahl des Börsenvorstandes sind von den etwa über die zulässige Zahl gewählten, die österreichische Staatsbürgerschaft nicht besitzenden Mitgliedern oder Ersatzmännern des Börsenvorstandes jene, deren Wahl zu annulliren ist, durch das Los zu bestimmen.

§ 11.

Die Mitglieder und Ersatzmänner des Börsenvorstandes werden dermalen auf die Zeit des provisorischen Bestandes der Aussiger Börse, das ist bis Ende 1898, gewählt, es haben jedoch mit Ende 1897 fünf Mitglieder und ein Ersatzmann, welche durch das Los zu bestimmen sind, auszuscheiden. Zur Besetzung der Stellen der Ausscheidenden sind Neuwahlen vorzunehmen. Die Ausscheidenden sind wieder wählbar.

§ 12.

Sollten im Laufe des Verwaltungsjahres Mitglieder des Vorstandes zurücktreten oder deren Stellen sonst vacant werden, so ergänzt sich der Vorstand aus den Ersatzmännern, und zwar in der Reihenfolge der Stimmenzahl, die auf die Ersatzmänner bei der Wahl fielen; bei gleicher Stimmenzahl entscheidet das Los. Geht die Zahl der gewählten Vorstandsmitglieder und Ersatzmänner auf fünf zurück, so ist der Vorstand durch Neuwahlen zu ergänzen.

§ 13.

Die Auschreibung der Wahlen erfolgt mindestens vierzehn Tage vor dem Wahltage durch Anschlag an der Börse, sowie durch Anzeige in der amtlichen Landeszeitung, sowie in den sonstigen im Börsenverordnungsblatte bestimmten Blättern. Jedem Mitgliede ist ein Stimmzettel und das Mitgliedsverzeichniss gleichzeitig mit der Wahlausschreibung zuzusenden. Das Mitgliedsverzeichniss muss ausserdem bei der Börse aufliegen. Reclamationen müssen längstens 48 Stunden vor dem Wahltage beim Börsenvorstande eingebracht werden. Die Stimmzettel müssen persönlich unter Vorweisung der Börsenmitgliedskarte abgegeben werden, können jedoch auch durch die Post oder Boten eingesendet werden, wenn die Unterschrift auf dem Stimmzettel beglaubigt ist. Diese Beglaubigung kann auch von der Orts- oder Polizeibehörde erfolgen. Die Anzeige der ersten Wahlausschreibung hat ausser in der amtlichen Landeszeitung in folgenden Blättern zu erfolgen: „Elbe-Zeitung“, „Dresdner Anzeiger“, „Magdeburgische Zeitung“, „Das Schiff“, „Akener Wochenblatt“.

§ 14.

Die Wahlen des Börsenvorstandes werden von dem jeweilig fungirenden Börsenvorstande vorbereitet und geleitet; hiezu kann der Börsenvorstand aus seiner Mitte eine Wahlcommission bestellen.

§ 15.

Als gewählt erscheint derjenige, auf welchen sich die absolute Majorität der abgegebenen Stimmen der betreffenden Gruppe vereinigt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los. Wird eine absolute Majorität nicht erzielt, so kann der Börsenvorstand eine neue Wahl oder eine engere Wahl anberaumen, in letzterem Falle entscheidet die relative Majorität und bei Stimmengleichheit das Los.

§ 16.

Die Anzahl der vorgefundenen Stimmzettel und das Resultat des Scrutiniums sind in das Wahlprotokoll aufzunehmen. Das Protokoll ist von dem k. k. Börsencommissär und dem Obmanne der Wahlcommission oder von dem Börsenvorstande zu fertigen und im Archive der Börse aufzubewahren.

§ 17.

Die Namen der gewählten Mitglieder und Ersatzmänner des Börsenvorstandes sind der k. k. Statthalterei in Prag bekannt zu geben und durch das Börsenverordnungsblatt der Aussiger Börse und durch Anschlag an der Börse zu publiciren.

§ 18.

Der neugebildete Börsenvorstand tritt nach beendetem Wahlacte zu einer Sitzung zusammen, in welcher ein Präsident, ein stellvertretender Präsident und ein

Casseverwalter aus der Mitte des Vorstandes auf die Dauer des laufenden Jahres mit absoluter Stimmenmehrheit, eventuell durch engere Wahl, gewählt werden. Der Präsident und der stellvertretende Präsident müssen österreichische Staatsbürger sein. Die Namen der Gewählten sind zu veröffentlichen und derjenige des Präsidenten der Prager Statthalterei anzuzeigen. Der Präsident bleibt, falls er nicht früher aus dem Börsenvorstande ausscheidet, bis zu der erfolgten Neubesetzung in Function; er ist unmittelbar wieder wählbar.

§ 19.

Im Verhinderungsfalle wird der Präsident in allen Functionen durch seinen Stellvertreter, wenn auch dieser verhindert, durch das dienstälteste Börsenvorstandsmitglied vertreten. Für das Dienstalter ist die ununterbrochene Dauer der Zeit, während welcher das Vorstandsmitglied dem Vorstande angehört, massgebend. Bei Gleichheit des Dienstalters ist das an Jahren ältere Vorstandsmitglied zur Stellvertretung berufen.

§ 20.

Die Sitzungen des Börsenvorstandes werden durch den Präsidenten unter Angabe der Tagesordnung einberufen und unter dessen oder seines Stellvertreters Vorsitz abgehalten, so oft die Geschäfte es erfordern oder fünf Vorstandsmitglieder die Einberufung einer Sitzung unter Angabe von Gründen beantragen. Sämmtliche Mitglieder des Börsenvorstandes, sowie der Börsencommissär sind zu jeder Sitzung schriftlich einzuladen. Die Versammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens sechs Vorstandsmitglieder mit Einschluss des Präsidenten anwesend sind.

§ 21.

Die Beschlüsse erfolgen nach Mehrheit der Stimmen. Der Vorsitzende stimmt nicht mit, entscheidet jedoch bei gleichgetheilten Stimmen. Wahlen erfolgen stets durch Stimmzettel mit absoluter Majorität, eventuell durch engere Wahl; der Vorsitzende stimmt mit. Bei der engeren Wahl entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

§ 22.

Die Geschäfte des Börsenvorstandes werden nach einer von ihm zu bestimmenden Geschäftsordnung geregelt, welche der Genehmigung der Prager Statthalterei bedarf.

§ 23.

Der Präsident leitet die Geschäfte des Börsenvorstandes im Sinne der Geschäftsordnung.

§ 24.

Die Beschlüsse des Börsenvorstandes werden durch den Präsidenten vollzogen. Alle Ausfertigungen, Urkunden und Kundmachungen bedürfen zu ihrem giltigen Vollzuge der Unterschrift des Präsidenten und eines Vorstandsmitgliedes und der Beidrückung des Siegels der Börse. Urkunden über vermögensrechtliche Verpflichtungen des Börsenvorstandes bedürfen ausserdem der Mitfertigung eines zweiten Vorstandsmitgliedes. Der Nachweis, dass die Vertretung des Präsidenten nothwendig gewesen sei, ist zur Giltigkeit der Urkunde oder Ausfertigung nicht erforderlich.

§ 25.

Der Börsenvorstand veröffentlicht ein Verordnungsblatt, dessen einzelne, mit fortlaufenden Nummern für jeden Jahrgang versehene Stücke je nach Erforderniss erscheinen. Dieses Verordnungsblatt hat nebst den in diesem Statut namhaft gemachten Verlautbarungen alle jene Verordnungen zu enthalten, welche der Börsenvorstand als Normen zur Regelung des Börsenverkehres in ökonomischen Angelegenheiten und behufs Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung auf der Börse erlässt.

§ 26.

Die Bureaugeschäfte des Börsenvorstandes werden durch einen Secretär und die erforderliche Hilfsbeamtenschaft besorgt. Der Börsenvorstand bestimmt einen Beamten, welcher im Verhinderungsfalle den Secretär zu vertreten hat. Den mit der Oberaufsicht bestellten staatlichen Organen sind Seitens des Börsenvorstandes eventuell angemessene, mit der nöthigen Einrichtung versehene Amtslocalitäten, sowie die Bureauerfordernisse unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

§ 27.

Der Börsenvorstand hat folgende Functionen:

a) er erstattet diejenigen Gutachten, welche öffentliche Behörden von ihm verlangen;
b) er stellt Anträge an die betreffenden Behörden und bringt an massgebender Stelle im Interesse des Verkehres Wünsche zur Kenntniss;
c) er bestimmt die Börsenzeit und den Ort der Börsenversammlungen;
d) er ertheilt die Börsenkarten und entscheidet, ob ein Börsenbesucher die für die Mitgliedschaft vorgeschriebenen Erfordernisse, bezw. das Recht auf die Mitgliedschaft besitzt oder nicht (§ 8);
e) er hat die Obsorge für Erhaltung der Ordnung in den Localitäten der Börse;
f) er erlässt die Normen zur Regelung des Börsenverkehres;
g) er besorgt die amtliche Ausmittlung der Fracht- und Prämiensätze nach einem von ihm aufzustellenden besonderen Regulativ;
h) er besorgt die Einleitung und die Durchführung der statutenmässigen Wahlen;
i) er ernennt den Secretär und etwaige sonstige Beamte und Bedienstete;
k) er verwaltet den Börsenfonds und ist berechtigt, für denselben Darlehen aufzunehmen;
l) er veranlasst die Ausschreibung für die Besetzung von Handelsmaklerstellen an der Aussiger Börse;
m) er nimmt die Prüfungen vor, welche zur Erlangung der Befähigung für die Stelle eines Handelsmaklers an der Aussiger Börse abzulegen sind;
n) er ernennt die Handelsmakler an der Aussiger Börse;
o) er führt durch die aus seiner Mitte nach dem Gesetze zu bestellende Commission von vier Mitgliedern die Disciplinaruntersuchungen gegen Handelsmakler an der Aussiger Börse;
p) er vertritt die Börse in allen Angelegenheiten nach aussen;
q) er überwacht die von ihm behufs Förderung von Handel und Schiffahrt geschaffenen Institutionen;
r) der Börsenvorstand hat überhaupt alle ihm gesetzlich zukommenden oder in diesem Statute ausdrücklich erwähnten Obliegenheiten.

§ 28.

Der Börsenfonds bildet das Vermögen der Aussiger Börse, und dient derselbe mit den laufenden Einnahmen zur Erhaltung der Börse und der Einrichtungen, die im Interesse des Geschäftsverkehres getroffen werden. Der

Börsenfonds haftet für die bestehenden und künftig erwachsenden vermögensrechtlichen Verbindlichkeiten der Börse.

§ 29.

Die Mittel zur Erhaltung der Börse werden aufgebracht:
a) durch die Jahresbeiträge und sonstigen Börsen-Eintrittsgebühren;
b) durch die Erträgnisse des Börsenfonds, eventuell durch diesen selbst;
c) durch anderweitige Zuflüsse.

§ 30.

Für den Fall der Auflösung der Börse ist der Börsenfonds je zur Hälfte zur Förderung von kaufmännischen und Schiffahrtszwecken zu verwenden. Ueber die Art dieser Verwendung entscheidet die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer.

§ 31.

Der Casseverwalter hat das zu laufenden Auslagen nicht benöthigte Vermögen der Börse nach Beschluss des Börsenvorstandes verzinslich anzulegen. Er verfasst spätestens im Monat November eines jeden Jahres den Voranschlag für das nächstfolgende Kalenderjahr, stellt Anträge über die Höhe des Jahresbeitrages, des Eintrittspreises und anderer Gebühren, sowie über sonstige Mittel zur Bedeckung der Erfordernisse und holt die Beschlussfassung des Börsenvorstandes über diese Vorlagen ein. Spätestens im Monat Februar eines jeden Jahres hat der Cassaverwalter den Rechnungsabschluss des abgelaufenen Kalenderjahres fertig zu stellen und dem Börsenvorstande zur Genehmigung vorzulegen. Der Börsenvorstand hat den genehmigten Rechnungsabschluss zu veröffentlichen.

§ 32.

Die Austrittserklärung eines Mitgliedes der Börse hat längstens bis 31. October zu erfolgen, widrigens das betreffende Mitglied für das folgende Kalenderjahr den nach § 6 dieses Statutes entfallenden Betrag zu zahlen hat; wer trotz ergangener Aufforderung diesen bis 30. April nicht entrichtet, gilt als ausgeschieden, unbeschadet seiner Verpflichtung zur Zahlung des Beitrages für das betreffende Jahr. Ausserdem erlischt die Mitgliedschaft durch den Tod.

§ 33.

Da dieses Statut lediglich provisorisch für die Zeit bis Ende 1898 zu gelten hat, so wird längstens bis October 1898 der seinerzeit fungirende Börsenvorstand den mit Benützung weiterer Erfahrungen zu verfassenden Entwurf eines definitiven Börsenstatutes der Prager Statthalterei vorzulegen haben.

§ 34.

Der zur Zeit der Activirung dieses Statuts in Function befindliche Börsenvorstand hat bis zur Constituirung des aus der sogleich zu veranlassenden statutenmässigen Wahl hervorgegangenen neuen Börsenvorstandes zu fungiren.

§ 35.

Die Austragung von Streitigkeiten aus Börsengeschäften erfolgt nach den bestehenden Gesetzen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Brünn: Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Stadlau.) Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Stadlau der Linie Wien—Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.968/IV.]

— (Project für die Erbreiterung der Wegübersetzung in km 229·766 der Linie Brünn—Prag: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Erbreiterung der Wegübersetzung in km 229·766 am nördlichen Ende der Station Zwittau der Linie Brünn—Prag genehmigt und die k. k. Statthalterei in Brünn ermächtigt, für diese Herstellung bei einem anstandslosen Ergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 13.514/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Project für die Herstellung von Gehwegen auf Bahngrund der Linien Wien—Triest und Pragerhof—Landesgrenze.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung von Gehwegen auf Bahngrund von km 295·49 bis km 296·84 der Linie Wien—Triest und von km 0·76 bis km 1·85 der Linie Pragerhof—Landesgrenze bedingungsweise genehmigt. [E.-M.-Z. 12.205/IV.]

Projectirte Kleinbahn Lupków-Čisna. (Varianten km 0·4/5—4·033, 10·100—16·375: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 15. bis 20. Juni vorgenommenen Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Varianten in den Theilstrecken
a) km 0·4/5 (Anschlussstation) bis km 4·033 (neu), bezw. 4·706 (alt), und
b) km 10·100 bis km 16·375 (neu)
der Kleinbahn Lupków-Čisna, dann der gleichzeitig durchgeführten Verhandlung bezüglich der Zufahrtsstrassen zu den Halte- und Ladestellen Solinka und Zubracze wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 12.120/I.]

— (Varianten in km 8·150—10·100 und km 17·531 [neu] bis km 20·300 [alt], 18·853 [neu]: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Stationscommission hinsichtlich der projectirten Varianten in den Theilstrecken
a) km 8·150 bis km 10·100, und
b) km 17·531/neu bis km 20·300/alt, bezw. km 18·853/neu
der Kleinbahn Lupków-Čisna auf den 12. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Lisko Franz Szałowski betraut. [E.-M.-Z. 14.814/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, (Staatsbahn-Direction Lemberg: Restringirung der Abfertigungsbefugnisse der aufzulassenden Station Zużel der Staatsbahnlinie Jaroslau—Sokal.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. September 1897, Z. 12.171/IV, wurde die Schliessung der Station Zużel der Staatsbahnlinie Jaroslau—Sokal mit 1. December für den allgemeinen Eilgut- und Frachtenverkehr mit Ausnahme des Wagenladungsverkehres, jedoch auch rücksichtlich dieses mit der Beschränkung genehmigt, dass die fallweise Aufgabe der Wagenladungsgüter nur gegen vorherige Anmeldung gestattet ist und das Auf- und Abladen ausnahmslos die Partei zu besorgen hat.

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Schliessung der Personen-Haltestelle Rostitz.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz wird die in km 29·0 der Linie Triebitz—Prossnitz gelegene Personen-Haltestelle Rostitz ab 1. October eines jeden Jahres für die Dauer der Winterfahrordnung, also bis inclusive 30. April des folgenden Jahres, geschlossen. Diese Verfügung tritt mit 1. October 1897 in Kraft.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Legung des zweiten Geleises auf einer Theilstrecke des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der Budapester Localeisenbahn-Actiengesellschaft (Eigenthum und im Betriebe der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft) die Bewilligung ertheilt, auf ihrer derzeit noch mit Dampfkraft betriebenen Linie Budapest — Erzsébetfalva — Soroksár — Haraszti zwischen den Stationen Erzsébetfalva, Kossuthfalva und Soroksár (Profil 86—90) ein zweites Geleise zu legen, da die derzeit eingeleisige Strecke den gesteigerten Anforderungen des sehr lebhaften Nachbarverkehres nicht mehr entspricht. Die bereits in Aussicht genommene Einführung des elektrischen Betriebes auf sämmtlichen gesellschaftlichen, d. i. den Linien Budapest—Haraszti, Ráczkeve—Haraszti, Budapest—Czinkota und Budapest—Szent-Endre (rechtes Donauufer) wird nach Vollendung der Umgestaltung des Gesammtnetzes der Strassenbahn-Gesellschaft erfolgen.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Miskolcz. (Einrichtung für den Frachtenverkehr.) Nachdem die Direction der kürzlich dem Betriebe übergebenen Miskolczer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84) den Beschluss fasste, ausser dem Personen- auch den Frachtenverkehr zu cultiviren, hat der kgl. ungarische Handelsminister eine neuerliche technisch-polizeiliche Begehung der gesellschaftlichen Linien angeordnet, welcher die Feststellung jener sicherheitspolizeilichen Massregeln obliegt, deren Einführung bei Activirung des Frachtenverkehres als nothwendig erscheint.

Budapester Zahnradbahn. (Herstellung einer Ausweichestation.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat über Antrag der diesbezüglich abgehaltenen politisch-administrativen Begehungscommission der Direction der Budapester Zahnradbahn-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Anlage einer Ausweichestation zwischen Hektometer 8—11 ertheilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung des Güterwagen-Fahrparkes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat zur Vermehrung ihres Güterwagen-Fahrparkes eine Lieferung von 1000 Lastwagen verschiedener Typen ausgeschrieben. Von den hierüber eingelaufenen Offerten dreier ungarischer Fabriksetablissements ist jenes mit dem Durchschnittspreise von 1980 fl. per Waggon ohne Unterschied des Typs, bezw. mit dem Gesammtpreise von 1,942.000 fl. für die vollzählige Lieferung der ausgeschriebenen Anzahl das niedrigste.

Localbahn-Actiengesellschaft Pancsova — Torontál-Petrovosello. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Direction der Localbahn-Actiengesellschaft Pancsova—Torontál-Petrovosello hat eine ausserordentliche Generalversammlung ihrer Actionäre einberufen, in welcher die Frage des weiteren Ausbaues des gesellschaftlichen Betriebsnetzes und die deshalb erforderliche Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals in Erörterung gezogen werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 4. Juni die 25·80 km lange normalspurige Nebenbahn Mühlhausen Ebeleben vorläufig für den Personenverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Ebeleben: Rockensussra (4·20 km), Mehrstedt (6·35 km), Schlotheim (8·90 km), Oesterkörner (12·35 km), Körner (15·25 km), Grabe (18·40 km) und Mühlhausen (25·80 km); sämmtliche Stationen dienen dem Personen- und Gepäcksverkehre; der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m, der Oberbau gestattet einen Raddruck von 7 t; die neue Bahnlinie schliesst in Mühlhausen i. Th. an die Preussischen Staatseisenbahnen, in Ebeleben an die durch die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Nebenbahn Hohenebra-Ebeleben an; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Berlin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen; am 5. Juni die 39·9 km lange Reststrecke Schmarsow—Treptow a. Toll. der Demminer Kleinbahn, von welcher Theilstrecken bereits am 23. Jänner eröffnet worden sind, für den öffentlichen Verkehr; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsabtheilung Greifswald der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin; am 7. Juni die 22·1 km lange vollspurige Kleinbahn Kiel-Schönberg der gleichnamigen Actiengesellschaft für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Kiel-Staatsbahnhof (Anschlussstation an die Preussischen Staatseisenbahnen), Ellerbek (5·4 km), Klausdorfer Weg (6·2 km), Wellingsdorf (7·0 km), Schönkirchen (10·1 km), Landgraben (11·6 km), Hagen i. H. (15·2 km), Probsteierhagen (16·0 km), Passade (18·1 km), Tiefbergen (19·8 km und Schönberg i. H. (22·1 km); die Stärke des Oberbaues der Kleinbahn lässt den unbeschränkten Uebergang der Fahrzeuge der Hauptbahnen zu; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; sämmtliche Stationen sind für den Personenverkehr eingerichtet; der Güterverkehr ist theilweise beschränkt, und zwar können nach Ellerbek, Klausdorfer Weg und Passade Stück- und Wagenladungsgüter nicht befördert werden, während Landgraben nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet ist; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen; am 10. Juni die 2·1 km lange Theilstrecke Sirksrade—Klein-Berkenthin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche die Fortsetzung der am 15. Mai eröffneten Theilstrecke Oldesloe—Sirksrade der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe bildet, für den Güterverkehr in Wagenladungen; ferner am 29. Juni die 5 km lange Theilstrecke Hohenhameln—Equord der Nebenbahn Hildesheim-Hämelerwald der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn mit den Stationen Beckum-Stedum und Equord für den allgemeinen Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeuge- und Güterverkehr; die Betriebsverwaltung hat ihren Sitz in Hohenhameln.

b) In Bayern: Am 1. Juni die 7 km lange Fortsetzungsstrecke Wolfratshausen—Eurasburg der Isarthalbahn mit den Stationen Degerndorf, Bolzwang und Eurasburg für den öffentlichen Verkehr; die Station Bolzwang dient vorläufig nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, während die Stationen Degerndorf und Eurasburg für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet sind; ferner am 15. Juni die 2·14 km lange Reststrecke Berneck—Goldmühl der Localbahn Neuenmarkt-Goldmühl der kgl. Bayerischen Staatsbahnen für den Personen- und Güterverkehr; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf die Localbahnstrecke Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen; bei der Beladung offener Wagen, welche zum Uebergange auf die Strecke Berneck—Goldmühl bestimmt sind, ist das Lademass II einzuhalten; die Haltestelle Goldmühl ist für Güterabfertigung eingerichtet; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung behält bis auf Weiteres, d. i. bis zur Eröffnung der Localbahnfortsetzung nach Bischofsgrün, ihren Sitz in Berneck und ist dem kgl. Oberbahnamte Bamberg unterstellt.

c) In Sachsen: Am 22. Juni die 7·3 km lange schmalspurige Nebeneisenbahn Wilzschhaus-Carlsfeld der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; diese Strecke, welche von der Haltestelle Wilzschhaus der Chemnitz—Adorfer Bahnlinie abzweigt und daselbst an die Wilkau-Wilzschhauser Schmalspurbahn anschliesst, enthält ausser der Anschlussstation Wilzschhaus noch die Haltestellen Wilzschmühle und Carlsfeld, sowie den Haltepunkt Blechhammer; die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt von der Station Wilzschhaus.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni der Haltepunkt Wissmar zwischen den Stationen Lollar und Launsbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personenverkehr; der Haltepunkt Benau-Oberdorf zwischen den Stationen Benau und Dubrau im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; am 15. Juni die Haltestelle Rustern zwischen den Stationen Liegnitz und Vorderheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Gurtschin zwischen den Stationen Posen und Dombrowka im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur für die

Abfertigung von Personen, Kleinvieh in einzelnen Stücken und für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Leichen, Vieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 20. Juni der Haltepunkt Birkholz zwischen den Stationen Dramburg und Falkenburg im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr mit der Massgabe, dass von Birkholz Fahr- und Rückfahrkarten nach Dramburg, Falkenburg, Neustettin und Ruhnow ausgegeben werden; Gepäckstücke werden von Birkholz unabgefertigt mitgenommen, und wird die Fracht hiefür auf der Bestimmungsstation erhoben; die Haltestelle Guten-Germendorf zwischen den Stationen Gransee und Löwenberg i. d. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Stückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

b) In Sachsen: Am 1. Juni der Haltepunkt Dennheritz zwischen den Stationen Schönbörnchen und Meerane der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

c) In Mecklenburg: Am 14. Juni der Haltepunkt Schmarl zwischen den Stationen Rostock-Centralbahnhof und Warnemünde der grossherzoglichen General-Eisenbahn-Direction Schwerin für den Personenverkehr.

d) In Baden: Am 26. Juni die Haltestelle Altschweier der Bühlerthalbahn für den Gesammtverkehr (Personen, Reisegepäck, Expressgüter, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge — mit Ausnahme solcher, welche sich nur von den Stirnseiten des Wagens aus verladen lassen — und Güter).

Preussen. (Reinigung der Personenwagen.) Im Interesse des reisenden Publicums haben nach der „Z.d.V.D.E.-V." mehrere kgl. preussische Eisenbahn-Directionen Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, dass die in den Zügen befindlichen Personenwagen in Bezug auf Sauberkeit im Innern nicht immer die nöthige Sorgfalt verrathen. Die Eisenbahn-Directionen haben daher bestimmt, dass besonders die Wagen, welche lange Strecken zu durchlaufen haben, und von diesen hauptsächlich die Wagen IV. Classe, ausser vor der jedesmaligen Einstellung auch während der Fahrt einer Säuberung unterworfen werden. Es sind deshalb Vorkehrungen getroffen, dass auf besonders ausgewählten Stationen, auf welchen die Züge mit Personenbeförderung längeren Aufenthalt haben, während des Stillstandes der Züge in geeigneter Weise und ohne den Reisenden Unbequemlichkeiten zu bereiten, eine innere Reinigung der Wagen vorgenommen wird. Das soll nun in der Weise geschehen, dass die Abtheile der Wagen I. bis III. Classe nur dann gereinigt, insbesondere abgestäubt werden, wenn dieselben unbesetzt sind oder es von den Reisenden gewünscht wird. Die Wagen IV. Classe sollen auf den betreffenden Stationen jedesmal von Papier, Speiseresten u. s. w. gesäubert werden, und zwar möglichst ohne dass dabei Staub aufgewirbelt wird oder die Reisenden in anderer Weise belästigt werden. Die Reisenden dürfen zu dem Zwecke nicht zum Aussteigen oder Verlassen ihrer Plätze veranlasst werden, geschieht dies aber freiwillig, so dürfen die in den Wagen befindlichen Gepäckstücke auf keinen Fall verlegt werden.

— (Vorkehrungen gegen Betriebsunfälle.) Im Laufe dieses Sommers haben die Eisenbahnen eine ungewöhnlich grosse Anzahl schwerer Betriebsunfälle zu beklagen. Die kgl. preussischen Eisenbahn-Directionen sind zwar schon erneut darauf hingewiesen worden, für die Sicherheit des Betriebes in ihren Bezirken unausgesetzt und mit allem Nachdruck besorgt zu sein und streng darüber zu wachen, dass das im äusseren Dienste thätige Personal seine Instructionen und die für die Betriebssicherheit erlassenen Vorschriften nicht nur genau kennt, sondern auch sicher anzuwenden versteht, und es darf erwartet werden, dass die Eisenbahnbehörden wie die Staatseisenbahn-Beamten aller Grade ihrer Berufspflicht gewissenhaft nachkommen werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch nach der „Z. d. V. D. E.-V." noch Anlass genommen, eine besondere Commission mit der Aufgabe zu betrauen, in den einzelnen Directionsbezirken auf grösseren Bahnhöfen und für besonders schwierige Verkehrspunkte und Strecken.

1. die betriebssicherheitlichen Anordnungen und Einrichtungen,
2. die Anzahl, Diensteintheilung, Dienstdauer und Dienstkenntniss des Personals des äusseren Dienstes unter Zuziehung von geeigneten Beamten des Bezirkes an Ort und Stelle zu prüfen, sowie
3. die allgemeinen für die Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften einer erneuten Revision zu unterziehen.

— (Einnahmen für Platz- und Bahnsteigkarten.) Die Einnahmen aus Platzkarten in Preussen haben sich um 200.000 Mk., bei Bahnsteigkarten um beinahe 300.000 Mk. gegen das letzte Etatsjahr erhöht. Die Einnahmen aus Platzkarten betragen monatlich durchschnittlich 200.000 Mk. und aus Bahnsteigkarten monatlich 150.000 Mk., also im Jahre 2,500.000 Mk., bezw. 1,800.000 Mk. Bezüglich der Platzkarten, welche jetzt ausser Baden auch noch Sachsen und Bayern eingeführt haben, besagt eine ministerielle Erklärung, dass sie sich als vorzügliches Mittel herausgestellt hatten, um internationale Züge vom Localverkehre zu trennen.

Frankreich. (Projectirter Bau von Strassenbahnen mit Motorenbetrieb anlässlich der Weltausstellung im Jahre 1900.) Die Generalcommission der Weltausstellung hat dem Ministerium ein Programm vorgelegt, in welchem sie diesem eine grössere Anzahl von Strassenbahnlinien zum Ausbau empfiehlt, deren Zweck die Herstellung der Verbindung zwischen den verschiedenen Pariser Stadtbezirken und dem Ausstellungsterritorium ist, Linien, welche zu Hauptverkehrspunkten der Stadt führen und von dort Anschlüsse an rasch verkehrende Omnibusse finden sollen, deren Course, sich im Innern der Bezirke verzweigend, einen lebhaften Verkehr zu begünstigen berufen sind. Von den projectirten 13 Linien entfallen je sechs auf die beiderseitigen Ufergebiete der Seine, während eine derselben auf beide Uferseiten entfällt, und zwar:

1. Avenue de la Motte-Piquet—Porte de Saint-Cloud (4 km) mit Anschlüssen an die Linien Auteuil—Saint-Sulpice und Louvre—Versailles;
2. Avenue Suffren—Gare de l'Est (6·5 km) mit Anschlüssen an die von ihr durchkreuzten, zum Ausstellungsplatze führenden, bereits bestehenden Linien;
3. Avenue Duquesne—Gare d'Orléans (5·8 km), über den Boulevard Vaugirard und weiterhin mit theilweiser péagemässiger Benützung bereits bestehender Linien;
4. Boulevard des Invalides—Place d'Italie (5 km) mit Berührung des Bahnhofes Gare-Montparnasse und weiterhin Porte d'Orléans—Boulevard Edgard Quinet;
5. Boulevard des Invalides—Place d'Italie (5 km) mit Berührung des Ministeriums des Aeusseren und weiterhin mit Anschluss an die Linien Bastille—Pont Rap und Gare de Lyon—Place d'Alma;
6. Quai d'Orsay—Bastille (4·2 km), welche nächst der Rue de Bourgone auf das linke Seine-Ufer übersetzen wird;
7. Place du Trocadéro—Porte d'Auteuil (3 km), nahezu parallel zu der im Bau begriffenen Linie Auteuil—Madeleine;
8. Avenue Malakoff—La Villette (7·5 km) längs der Boulevards extérieurs (Vororte-Boulevards) im Anschlusse an die Linie Avenue Malakoff—Avenue Victor Hugo;
9. Avenue Kleber—La Villette (7 km) mit Berührung des Trocadéros;
10. Place d'Alma—Gare du Nord (5·3 km) mit theilweiser péagemässiger Benützung bereits bestehender Linien;
11. Avenue d'Antin—Gare de l'Est (4·2 km) mit Berührung des Bahnhofes Gare Saint-Lazare im Anschlusse an die im Bau begriffene Hauptlinie in die Champs Elysées;
12. Quai des Tuilleries—Place Voltaire (5·3 km), parallel zu den Linien Louvre — Saint-Cloud und Louvre—Cours de Vincennes;
13. Quais des Tuilleries—Place de la Nation (5·8 km) längs der Seinequais.

Die Gesammtlänge dieser 13 Linien beträgt 68 km. Im Betriebe sind Züge zu je zwei Waggons mit einem Fassungsraume für 50 Fahrgäste in Aussicht genommen, die von den Endstationen in Intervallen von je zwei Minuten verkehren werden, so dass innerhalb einer Stunde insgesammt 31.200 Fahrgäste befördert werken können.

Niederlande. (Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn.) Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Linien der Grossen Belgischen Centralbahn sind auch zwischen der belgischen Regierung, der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, welche die Linien der vorgenannten Gesellschaft betreibt, Unterhandlungen geführt worden wegen Verstaatlichung der Linien der Lüttich-Limburger Eisenbahn. Diese Unterhandlungen führten zu einem inzwischen Seitens der belgischen gesetzgebenden Gewalt genehmigten Uebereinkommen, nach dem die Linien der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft Eindhoven—Hasselt—Lüttich mit Zweigbahnen durch Ankauf in den Besitz des belgischen Staates übergehen werden. Am 23. April ist nun auch — vorbehaltlich der gesetzlichen Genehmigung — zwischen

der belgischen und der niederländischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, auf Grund dessen der niederländische Staat in den Erwerb der auf niederländischem Gebiete gelegenen Strecken der Linien von Tilburg nach Turnhoot, von Antwerpen nach Gladbach, von Hasselt nach Maastricht, von Maastricht nach Aachen und von Hasselt nach Eindhoven Seitens des belgischen Staates willigt, während letzterer sich verpflichtet, diese Strecken innerhalb vier Wochen nach erfolgter Genehmigung des Vertrages an den niederländischen Staat gegen eine näher zu bestimmende Kaufsumme zu übertragen.

Bulgarien. (Bahnlänge und Betriebsergebnisse der Bulgarischen Staatsbahnen Ende 1896.) Dem Berichte pro 1896 der fürstlich bulgarischen Regierung zufolge betrug das bulgarische Staatsbahnnetz Ende 1896 551·5 km, welche mit Inbegriff des rollenden Materiales mit einem Gesammtkostenaufwande von 93,176.540 Frcs. hergestellt wurden. Die Bruttoeinnahme dieses Netzes betrug im Jahre 1896 4,051.798 Frcs., die Bruttoausgabe 3,599.980 Frcs., so dass aus dem Betriebe ein Nettoüberschuss von 451.818 Frcs. resultirt.

— (Erweiterung des bulgarischen Eisenbahnnetzes.) Die fürstlich bulgarische Regierung hat eine ausgiebige Erweiterung des bulgarischen Eisenbahnnetzes beschlossen, und zwar den Bau:

1. einer von Slivno ausgehenden, zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Transbalkanischen Eisenbahnen führenden Linie;
2. einer vom Sistova-Donauufer ausgehenden Verbindung mit einem geeigneten Punkte des Centralnetzes;
3. einer von der Linie Varna — Rustschuk ausgehenden, bis Silistria führenden Linie;
4. einer von der Linie Varna — Rustschuk ausgehenden, bis Drobrics führenden Linie zur Ergänzung der Linie 3;
5. einer von einem geeigneten Punkte der Linie Mezdra—Lom ausgehenden, bis Berkovicza führenden Linie;
6. einer Verbindung von Somakov mit dem Centralnetze;
7. einer directen Verbindung von Nikopolt mit der Hauptlinie Belgrad—Nisch—Sofia—Adrianopel—Constantinopel;
8. einer von Drakova ausgehenden Anschlussbahn an das Centralnetz.

Ausser dem bereits beschlossenen Baue der vorbenannten Linien sind noch Verbindungen zwischen den Linien Mezdra—Lom mit Widdin, ferner zwischen Sistova und Gradiste, Slivno und Kavakli, schliesslich einer von Radomir ausgehenden, bis zu einem geeigneten Punkte an der türkischen Grenze führenden Linie in Aussicht genommen.

Schiffahrt.

Wasserstrassen in Ungarn. (Realisirungsbestrebung zu Gunsten des Ausbaues.) Entsprechend den Beschlüssen des Congresses ungarischer Techniker hat der ungarische Ingenieur- und Architektenverein an den Handelsminister, resp. an den Ackerbauminister eine Eingabe gerichtet, in welcher der Ausbau von Wasserstrassen in dringender Weise empfohlen und darauf hingewiesen wird, dass es eine dankbare Aufgabe wäre, ausser den im Zuge befindlichen Regulirungen zwei Schiffahrtcanäle, und zwar einen von Budapest bis zur mittleren Theiss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106) und einen zweiten zwischen der Donau und der Save, anzulegen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1896). Der erstere würde die Wasserläufe der Körös und Maros, der letztere aber die Wasserstrassen der occupirten Provinzen dem Schiffsverkehre dienstbar machen. Ausserdem wird der Ausbau des Donau-Oder- und des Donau-Elbe-Canals als dringend nothwendig bezeichnet, mit welchen eine Wasserstrasse bis zur Nordsee eröffnet würde.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Beginn der Winterfahrordnung.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit 1. October im Bereiche der Betriebsstrecke Zimony (Semlin)—Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Galatz die Winterfahrordnung in Kraft tritt.

Elbing. (Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1896.) Nach den im Jahresberichte der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Elbing für das Jahr 1896 gelieferten Nachweisungen bezifferte sich der Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1896 wie folgt:

I. Nach dem Oberlande (zu Berg) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Schiffe und Flösse
von Danzig, Tiegenhof	142
„ Elbing	839
„ Dollstädt, Drausensee	225
„ Haff, Königsberg	39
zusammen	1245
nach Deutsch-Eylau	123
„ Saalfeld	67
„ Geserichsee	105
„ Osterode	130
„ Schillingssee	91
„ Liebemühl	223
„ Röthloff-, Samrodt-, Pinnausee	506
zusammen	1245

In diesen 1245 Fahrzeugen, unter welchen sich auch Flösse befanden, wurden befördert unter Anderem: 20 t Gerste, 90 t Mais, 1995 Schock Rohr, 850 q Oelkuchen, 82·5 t Theer und Pech, 2215 q Mühlenfabrikate, 7683 q Petroleum, 925 q Chemikalien, 200 q Essig, 1325 q Salz, 614·5 t Häringe, 2300 q künstlicher Dünger, 4646 t Steinkohlen, 70 Rmtr. Brennholz, 3633 Stück Rundholz, 15 Schock Stäbe, 154 m³ Feldsteine, 21·7 mille Ziegel, 803 q Dachpappe, 2452·5 q Cement, 62 m³ Kalk, 150 q Glas, 100 Stück Thonröhren, 1875 q Roheisen, 135 q Geräthe, 526 Stück leere Fässer, 27.240 q Stückgüter, 840 Schock Kumst, 1825 q Melasse, 100 q Chamottesteine, 406·5 t Zuckerrübenschnitzel.

II. Von dem Oberlande (zu Thal) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Fahrzeuge
von Deutsch-Eylau	175
„ Saalfeld	32
„ Geserichsee	273
„ Osterode	33
„ Drewenzsee	69
„ Schillingssee	292
„ Liebemühl	102
Röthloff-, Samrodt-, Pinnausee	611
zusammen	1587
nach Danzig, Tiegenhof	151
„ Elbing	930
„ Dollstädt, Drausensee	397
„ Haff, Königsberg	109
zusammen	1587

In diesen 1587 Fahrzeugen, unter welchen sich auch Flösse befanden, wurden unter Anderem befördert: 537 t Weizen, 2690·8 t Roggen, 237 t Gerste, 627·5 t Hafer, 135 t Oelsaaten, 1944 Scheffel Kartoffel, 35·5 t Theer und Pech, 125 q Wolle, 2819 q Mühlenfabrikate, 740 q Essig, 13.735 q Spiritus, 119 q Fische, 3636 Rmtr. Torf, 30.663 Rmtr. Brennholz, 8291 Stück Rundholz, 3776·5 m³ Bohlen und Bretter, 190 Schock Stäbe, 3470 Stück Stangen, 2383·6 mille Ziegel, 100 q Cement, 313 m³ Feldsteine, 425 m³ Töpferthon, 55.300 Stück Thonröhren, 1000 Stück leere Flaschen, 215 q Geräthe, 755 Stück leere Fässer, 500 q Stückgüter, 450 Scheffel Obst, 1302·5 t Zuckerrüben.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung einer k. k. Trassirungsexpositur in Lemberg.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. September 1897, Zahl 8395/I, wurde mit 1. October für die Verfassung des Projectes der 70 km langen Linie Lemberg—Sambor eine k. k. Trassirungs-Expositur mit dem Amtssitze in Lemberg errichtet.

— (Verlegung des Amtssitzes der Trassirungs-Expositur in Spalato.) Die k. k. Trassirungs-Expositur in Spalato wurde als k. k. Trassirungs-Expositur in Ragusa mit dem Amtssitze nach Gravosa verlegt. [Z. 13.082/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Lützen—Plagwitz-Lindenau (17·28 km) und Lausen—Markranstädt (3·40 km) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Echsenbach der Staatsbahnlinie Wien—Eger.

Am 1. October 1897 wurde die an der Linie Wien—Eger zwischen den Stationen Vitis und Schwarzenau in km 141·840 gelegene Haltestelle Echsenbach für den Personenverkehr eröffnet.

Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, im October 1897. [746]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897.

Ergänzung des Kilometerzeigers und Aenderung von Stationsnamen.

Im obbezeichneten Tarife ist wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte:

Nach	1	2	3	4	5	6	7	8
	Kilometer							
Beuerberg				230	156	186	132	260
Burghausen				.	68	.	125	330
Eurasburg				227	153	183	129	257
Heilbrunn				241	167	197	143	271

Ferner sind die Stationsnamen Selb-Bahnhof in „Selb Plössberg" und Selb untere Stadt in „Selb Stadt" abzuändern.

Wien, am 2. October 1897. [747]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einschränkung der Auf- und Abladefrist für Güter in Wagenladungen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 8781/III, wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen während der Zeit vom 5. October bis 24. December 1897 von 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, im September 1897. [748]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtbegünstigungen für den Export von Schafen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister gestattet, dass die auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für den Transport von Schafen aus dem Bereiche der Comitate Liptó und Marmaros für die Zeit vom 1. Juli bis 1. October gewährten Tarifbegünstigungen auch für die Zeit vom 1. October 1897 bis 15. Mai 1898 in Kraft verbleiben, aus welchem Anlasse die Direction der Staatsbahnen mit jener der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft in Verhandlungen getreten ist, um auch auf jenen an die Staatsbahnen anschliessenden gesellschaftlichen Linien eine gleich dauernde Verlängerung der diesbezüglich dort bisher gewährten Begünstigungen zu erwirken.

— (Gewährung von Frachtbegünstigungssätzen für den Transport von Rennpferden.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers für den Transport jener Renn- und Luxuspferde, welche nachweisbar zu der Ausstellung expedirt werden sollen, welche im October 1897 von der Direction der Tattersal-Gesellschaft auf deren Rennplatz nächst Budapest abgehalten wird, die in analogen Fällen für als Ausstellungsobjecte declarirte Pferde bisher üblichen begünstigten Frachtsätze zu gelten haben werden.

Ausland.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Ausdehnung des Rohstofftarifes und des Ausnahmetarifes für Erze A etc.) Mit Giltigkeit vom 15. November wird der im oben bezeichneten Verbande bestehende Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf den Artikel Erze, auch aufbereitete, wie im Specialtarif III genannt, mit den unter a) für Erde u. s. w. angegebenen Anwendungsbedingungen ausgedehnt.

Ferner wird der Ausnahmetarif 7 — für zum Hochofenbetriebe bestimmte Erze etc. — durch Aufnahme der Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz für die Bezüge von Eisenerz und eisenhaltigen Schlacken zum Bleihüttenbetriebe erweitert. Ueber die Höhe der neuen Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Die in den Heften 10 und 11 des Theiles II a enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Beförderung von Bier (Ausnahmetarif Nr. 3) ab den Stationen Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz, Weisenau und Worms treten mit Ablauf des Monates October ohne Ersatz ausser Giltigkeit.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Tarifnachtrag 7 bezw. 8.) Am 1. October trat zum Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarif der Nachtrag 7 und zum Berlin-Stettin-Mitteldeutschen Gütertarif der Nachtrag 8 in Kraft. Die Nachträge enthalten die durch Eröffnung der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld bedingten Entfernungsabkürzungen und Ermässigungen der Frachtsätze.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Einführung neuer Tarife.) Bezüglich Einführung des directen Frachtverkehres von und nach den Stationen der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld wird im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 23. September darauf hingewiesen, dass directe Frachtsätze von und nach den Stationen Teuplitz Localbahnhof und Sommerfeld Localbahnhof nur in beschränktem Umfange zur Einführung gelangen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau in Stettin.

Russland. (Regelung der Getreideausfuhr.) Noch im Herbste dieses Jahres wird im russischen Finanzministerium eine mit der Berathung von Massregeln zur Regelung der russischen Getreideausfuhr betraute Commission zusammentreten, der u. A. auch eine vom Finanzministerium ausgearbeitete Denkschrift zugehen wird, die auf Grund genauer Angaben den Nachweis führt, dass der russische Weizen seiner natürlichen Qualität nach den höchsten Ansprüchen genügt und auf dem Weltmarkte eine hervorragende Rolle spielen müsste. Wenn er nun aber gleichwohl in den letzten Jahren diesen Markt verloren habe, so erkläre sich dieser Umstand aus der durch Beimengungen Seitens vieler Exporteure veranlassten hochgradigen Verunreinigung des zur Ausfuhr gelangenden Weizens.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1745	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Messingabfälle	Bregenz	Brixlegg	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg. Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg, c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	a) 275 Heller b) 196 „ c) 188 „	a) 257 Heller b) 178 „ c) 166 „	a) 18 Heller b) 18 „ c) 22 „	Im Kartirungswege		
			Messingdrähte, Messingbleche, Messingstangen	Brixlegg	Bregenz				a) 275 Heller b) 263 „ c) 244 „	a) 257 Heller b) 227 „ c) 202 „	a) 18 Heller b) 36 „ c) 42 „			
1746	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Die in die Ausnahmetarife 12 c und f der in der 8. Rubrik genannten Tarifhefte rangirenden Eisenartikel	Rheinhausen, Station der königl. Eisenbahn-Direction Köln	Allen in den in der 8. Rubrik genannten Tarifheften enthaltenen österreichischen und ungarischen Verbandsstationen *)	Erfüllung der bezüglichen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. November 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1898	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 2 vom 1. August 1893, „ 3 „ 1. März 1894, „ 4 „ 1. December 1893		Die Frachtsätze wie für die Station Duisburg, erhöht um Mark 0·01		Im Kartirungswege		*) Für Artikel des Ausnahmetarifes 12 c auch in umgekehrter Verkehrsrichtung
1747	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer und oberschlesische Kohle und Coaks	Versandtstellen der directen Tarife vom 1. Juni 1897 und 15. October 1897 via Bisenz-Pisek transit	Gaya	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Kohlentarife für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr, giltig vom 1. Juni 1897, und für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr, giltig vom 15. October 1897	Verschieden		3 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Nachlass wird nur für jene Kohlensendungen gewährt, welche für solche industrielle Etablissements bestimmt sind, die mit der Station Gaya durch Schleppgeleise verbunden sind und die auch thatsächlich auf diese Schleppgeleise übergehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1748	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Prossnitz (K.F.N.B. oder K.k.St.B.)	Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Oesterr. Eisenbahnverband (Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze)	162 kr. = 324 Heller	234·0 Heller	90·0 Heller	Im Kartirungswege		
1749	**Oesterr. Nordwestbahn**		Cement der Position C—5	Prag Oe.N.W.B. und Wisocan transit	Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.		50% von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Oe.N.W.B. zur Berechnung gelangen		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma E. J. Ettel in Hohenelbe als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlage der Firma E. J. Ettel in Hohenelbe bestimmt sein

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
78	Nr. 111 vom 25. September 1897	1686	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest nach St. Margrethen transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar:	Kollbrunn	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von Centimes 223·0 auf Centimes 206·5 zu berichtigen	
79	Nr. 102 vom 2. September 1897	1581	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen Südbahn-Gesellschaft	Malzbreber	Laibach und Zeltweg	Dietmannsried und Memmingen	In der 5. Rubrik der ursprünglichen Publication ist der Name der Station Dietmannsdorf auf **Dietmannsried** richtig zu stellen	

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
4 Diurnisten	General Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn				90 kr.	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit		General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 10. October 1897
2 Telegraphen-Gehilfen provisorische					1 fl.			Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte		
2 Stations-Aufseher-Aspiranten					1 fl.	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
6 Magazinsdienst-Aspiranten					1 fl.	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten				Fahrgelder	85 kr.					
4 Bahnaufseher-Aspiranten					1 fl.	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
4 Aushilfs-Bahnwächter				Dienstkleider	85 kr.	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Mindestens 9 Monate			
12 Aushilfs-Weichenwächter				Dienstkleider	85 kr.		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. **Wien, 9. October 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan“ mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung den Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, bildenden Hauptbahnen zweiten Ranges von Zeltweg nach Wolfsberg und von Unterdrauburg nach Wöllan die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 25. September 1897. — 28.880. E.-M.-Z. 15.101/I.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung dem Landesausschusse des Herzogthumes Bukowina als Concessionär der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 161, bildenden Eisenbahnen Łużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina), Nepołokoutz-Wiżnitz und Itzkany-Suczawa die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 29. September 1897. — Z. 29.077. E.-M.-Z. 15.152/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling nach Gusswerk mit Flügellinien nach Maria-Zell und nach Wegscheid.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling der k. k. Staatsbahnen über Wildalpen und Weichselboden nach Gusswerk mit zwei von dem letztgenannten Orte ausgehenden Flügellinien, und zwar einerseits nach Maria-Zell und andererseits nach Wegscheid, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. September 1897. Z. 14.017/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 14.800/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 17. September 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 3. September 1897 eröffneten Theilstrecken Alvincz—Erdély—Szerdahely und Szelistye—Nagy-Szeben der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Alvincz — Nagy-Szeben — Vöröstorony dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt, und dass ferner die gleichfalls im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden und dem Uebereinkommen bereits angehörenden Localbahnen Budapest-Esztergom und Esztergom — Almás-Füzitö in Folge Fusion unter der Bezeichnung Budapest — Esztergom-Füzitöer Localbahn zu einem Unternehmen vereinigt worden sind.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen ist nicht erforderlich, da das im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Bahnnetz — soweit nicht einzelne Theile ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen als Ganzes angehört; aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecken in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. September 1897 Mittheilung gemacht.

Wien, am 27. September 1897.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 2. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. September stellten die Abgeordneten Doctor Verkauf, Schrammel, Kozakiewicz und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Im Hinblicke auf die erschreckend grosse Zahl der Eisenbahnunfälle und die Nothwendigkeit, die Ursachen derselben festzustellen, im Hinblicke ferner darauf, dass eine unparteiische Untersuchung vom Eisenbahnministerium deshalb nicht zu erwarten ist, weil notorisch sein Bemühen ausschliesslich auf Erzielung möglichst hoher Ueberschüsse, selbst auf Kosten der Gesundheit und Sicherheit der Eisenbahnbediensteten wie des reisenden Publicums, gerichtet ist, beantragen die Gefertigten:

Das Abgeordnetenhaus wolle beschliessen:

Es wird ein 36gliedriger, aus dem ganzen Hause zu wählender Ausschuss zu dem Zwecke eingesetzt, um den Umfang und die Ursachen der auf den österreichischen Eisenbahnen in letzter Zeit vorgekommenen Unfälle in erster Linie durch Einvernehmung von Zeugen und Sachverständigen zu erheben.

Dieser Antrag ist mit allen nach § 42 der Geschäftsordnung zulässigen Abkürzungen zu behandeln."

In derselben Sitzung erfolgte nachstehende Interpellation des Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

„Die Wächter und Ablösewächter der Section Freistadt, Betriebsdirection Linz der k. k. Staatsbahnen, haben sich bereits mehrmals, und zwar in den Jahren 1895, 1896 und 1897, an die vorgesetzte Direction um Ermöglichung einer einigermassen längeren Ruhezeit, als es die bisherige ist, gewendet. Es wurde ihnen daraufhin eine kleine Concession insofern gemacht, als sie nur mehr verhalten wurden, ein Profil Gras, bezw. Schnee fortzuschaffen, eine Thätigkeit, die man erstaunlicherweise den Wächtern bei den k. k. Staatsbahnen zu ihren übrigen Obliegenheiten mit aufbürdet.

Aber auch diese, nach dem Urtheile von Sachkundigen sehr bescheidene Erleichterung ist wieder zurückgenommen worden, und die Wächter und Ablösewächter erhielten den Auftrag, 400 m Gras zu putzen. Die Betheiligten wissen nun nicht, ob sie für Grasputzen und Reinigung der Wassergräben oder für Ermöglichung der Sicherheit des Verkehres bestellt sind. Wenn der Wächter den Tag über mit Grasputzen und Wassergräbenreinigen zu sehr in Anspruch genommen wird, so kann er für den Nachtdienst nicht jene Spannkraft und Rüstigkeit bewahren, die der verantwortliche schwere Dienst fordert. Die Wächter meinen auch, dass das Nachschauen bei Nägeln und Schrauben, die gesammte Streckencontrole, die Beförderung der Laufzettel und so fort mehr als genügend sind, um einen gesunden, kräftigen Mann bei Anspannung aller seiner Kräfte zu beschäftigen. Sie behaupten, dass sie niemals eine ganze Nacht frei haben, und dass ihre gesammte ununterbrochene Ruhezeit jedesmal blos 6½ bis 7 Stunden beträgt, während der Dienst 23 bis 23½ Stunden ausmacht.

Gerade die Rücksicht auf die enorme Verantwortlichkeit, mit welcher der Dienst der Streckenwächter verknüpft ist, und der Hinblick auf das Bewusstsein, dass von ihrem Pflichteifer zum grossen Theile die Sicherheit des Verkehres abhängt, hat die Wächter zur Bitte veranlasst, dass ihnen eine etwas grössere Ruhezeit eingeräumt werde, was am leichtesten durch Einschränkung der Anforderungen in Bezug auf das Grasputzen und Gräbenreinigen erreicht werden kann.

Im Hinblicke auf diesen Sachverhalt stellen wir die Anfrage:

Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, diese gerechte und bescheidene Bitte der Wächter und Ablösewächter der Section Freistadt, Betriebsdirection Linz der k. k. Staatsbahnen, ungesäumt im Interesse der Sicherheit des Verkehres zu erfüllen?"

In der 3. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. September stellen die Abgeordneten Dr. Gambini und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Im Hinblicke auf den in Istrien herrschenden Nothstand, welcher gerade im heurigen Jahre in Folge andauernder Krankheiten der Rebe und der wiederholten Hagelunwetter, sowie excessiver Trockenheit auf ein unerträgliches Mass gesteigert wurde, und dieser Nothstand am wirksamsten durch Ausführung von öffentlichen Arbeiten gemildert werden könnte, hiezu die Realisirung der seit vielen Jahren projectirten und von der hohen k. k. Regierung zugesagten schmalspurigen Eisenbahn Triest-Parenzo mit Fortsetzung nach Canfanaro ein geeignetes Mittel böte, so wird die hohe k. k. Regierung aufgefordert, wegen verfassungsmässiger Sicherstellung der Ausführung der gedachten Bahn, bezw. Flüssigmachung der für dieselbe zugesagten Staatssubvention die entsprechende Gesetzesvorlage ehestens dem hohen Hause zu unterbreiten."

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. September brachten die Abgeordneten Prochazka, Axmann, Biehlohlawek und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag ein:

„Am 16. Juli d. J. wurde nach neunjähriger Dienstzeit ohne vorheriges Disciplinarverfahren, ja ohne die geringste vorherige Rüge oder Vernehmung dem Secretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herrn Dr. Albert Eder, seine Stelle gekündigt und derselbe sofort seines Dienstes enthoben.

Trotz mehrfacher Bitten und Aufforderungen des Gemassregelten hat die betreffende Bahnverwaltung es bisher nicht der Mühe werth gefunden, auch nur ein Wort über die Gründe ihres Vorgehens zu verlieren.

In Folge dieser Massregelung ist unter dem gesammten Eisenbahnpersonale Entmuthigung und tiefgehende Unzufriedenheit eingetreten. Sogar äusserst gemässigte und durchaus nicht auf den Sturz des Bestehenden hinarbeitende Interessenvertretungen, wie beispielsweise der Eisenbahn-Beamtenverein, haben in ihren Organen auf das schärfste gegen dieses jeder Billigkeit hohnsprechende Vorgehen Stellung zu nehmen sich bemüssigt gesehen. Und mit vollem Recht!

Wenn die Männer, denen Millionen und Milliarden an Werthen, denen das Wohl und Wehe des die Eisenbahn benützenden Publicums überantwortet ist, durch Acte schamlosester Brutalität und hinterlistiger Willkür von Seiten ihrer Vorgesetzten jeden Augenblick brotlos gemacht werden können, muss sich der Eisenbahnbediensteten eine begreifliche Verzagtheit bemächtigen, die nicht ohne Folgen bleibt, wie die schauerlichen Ereignisse des letzten Sommers gezeigt haben. Ohne im entferntesten den im Zuge befindlichen Erhebungen über die Ursachen der heurigen Eisenbahn-Katastrophen vorgreifen zu wollen, besteht heute doch schon kein Zweifel mehr, dass vielleicht 80 Percent aller Unglücksfälle auf den österreichischen Eisenbahnen in der Ueberbürdung des Personales oder in dem numerischen Mangel desselben ihre Ursache finden. Wenn nun zu dem immensen Umfange der Verantwortung und der pflichtgemässen Obsorge für das reisende Publicum die dermaligen Entlohnungs- und Rechtsverhältnisse der Bediensteten im crassesten Gegensatze stehen und eine durch überreichen Ertrag vollgesogene Verwaltung wie die der Kaiser Ferdinand-Nordbahn es ungestraft wagen darf, einen Beamten knapp vor seinem Definitivum nach mehr als neunjähriger, vielfach belobter Dienstthätigkeit ohne Angabe von Gründen vor die Thüre zu setzen, muss sich nothwendigerweise der gesammten Eisenbahnangestellten ein tiefgehendes Gefühl der Verbitterung und des schädlichen Fatalismus bemächtigen, das nicht anders als verwirrend und lähmend auf den Dienst einwirken kann.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

1. Der Eisenbahnminister wird aufgefordert, sofort im Sinne des mit Z. 2106, ddo. 16. April 1874, herausgegebenen Erlasses der k. k. General-Inspection von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Vorlage der diesbezüglichen Acten, sowie einen genauen Bericht in Betreff der Seitens dieser Gesellschaft an Herrn Dr. Albert Eder, ehemals Secretär im Rechtsbureau derselben, ohne vorherige Disciplinarbehandlung ergangenen Diensteskündigung und dessen sofortiger Enthebung zu verlangen und das betreffende Material unverweilt dem hohen Hause vorzulegen.

2. Die hohe Regierung wird aufgefordert, dahin zu wirken, dass die Dienst- und Vorrückungsverhältnisse der Beamten und Bediensteten aller Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsanstalten Oesterreichs durch eine einheitliche Dienstpragmatik geregelt werden und diesbezüglich dem hohen Hause ehebaldigst Vorschläge zu erstatten.

Dieser Antrag wird mit allen nach § 42 der Geschäftsordnung zulässigen Abkürzungen sofort in Verhandlung gezogen."

In derselben Sitzung richten die Abgeordneten Alois Posch und Genossen an den Eisenbahnminister und den Ackerbauminister folgende Anfrage:

„In der Plenarsitzung des k. k. Staatseisenbahnrathes am 28. Mai 1897 fasste dieser den Beschluss, den Antrag des Eisenbahnrathsmitgliedes Dr. Heinrich Reicher betreffend Verbilligung der Frachtsätze für die Ausfuhr von Obst dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung nicht zu empfehlen.

In einer Frage, wo es sich um den Schutz eines wichtigen Zweiges unserer Landwirthschaft gegen die Massenconcurrenz amerikanischen Obstes handelt, hat der Staatseisenbahnrath sich nicht für den Schutz der heimischen Production entschieden, sondern das Interesse des internationalen Handels und der amerikanischen Importeure wahrgenommen.

Wahrlich, glücklicher hätte der neu constituirte Staatseisenbahnrath seine Thätigkeit wohl nicht inauguriren können als durch einen Beschluss, der diese Einrichtung in den weiten Kreisen der producirenden Stände discreditiren muss.

Der Antrag des Staatseisenbahnrathsmitgliedes Dr. Reicher entspricht einer Anregung aus Interessentenkreisen, dessen sachliche Berechtigung von einer fachlich berufenen Körperschaft wie die steiermärkische Landwirthschafts-Gesellschaft anerkannt worden war. Der richtige Ueberblick über die einschlägigen Verhältnisse kann wohl früher von dieser als von Seiten des k. k. Staatseisenbahnrathes erwartet werden. Man hätte daher wohl auch erwarten dürfen, dass in einer Körperschaft wie der Staatseisenbahnrath dem Rufe nach Schutz der heimischen Obstzucht Rechnung getragen worden wäre.

Das Schutzbedürfniss kann auf zollpolitischem Wege nicht befriedigt werden. Der Schutz muss auf eisenbahntarifarischem Wege angestrebt werden.

Dieser Schutz ist dringender je nach der Lage des Obstlandes; in der Mitte oder an der Grenze des Reiches, je nach der näheren oder weiteren Entfernung des Absatzgebietes, um dessen Sicherung es sich handelt.

Jede Unbefangene muss zugeben, dass der Massenimport billigen amerikanischen Obstes, die Ueberschwemmung des deutschen Obstmarktes mit Obst, welches mit billiger Schiffsfracht in grossen Quantitäten nach Europa verfrachtet wird, unsere Absatzverhältnisse im Deutschen Reiche ungünstig beeinflusst, auf die Preisbilanz überhaupt nachtheilig rückwirken muss.

Das durch die Masseneinfuhr billigen amerikanischen Obstes gefährdete Absatzgebiet sollte durch die Verbilligung der Tarife für die Ausfuhr unseres Obstes gesichert, der Gefahr bei Zeiten vorgebeugt werden, bevor es zu spät, wir das Absatzgebiet verloren, unsere heimische Obstzucht das Nachsehen und den Schaden erlitt, der internationale Handel und die amerikanischen Importeure den Gewinn eingeheimst haben. Diese Tendenz hatte der vom Staatseisenbahnrathsmitgliede Doctor Reicher eingebrachte Antrag auf Verbilligung der Tarife für die Ausfuhr von Obst — über welchen Antrag der k. k. Staatseisenbahnrath zur Tagesordnung übergegangen ist.

Angesichts dieser Beschlussfassung des k. k. Staatseisenbahnrathes stellen die Gefertigten folgende Anfrage an Ihre Excellenzen die Herren k. k. Eisenbahnminister und k. k. Ackerbauminister:

1. Gedenkt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister diesen für die österreichische Obstzucht abträglichen und nur dem internationalen Handel, insbesondere aber den amerikanischen Importeuren zugute kommenden Beschluss des österreichischen Eisenbahnrathes zu berücksichtigen?

2. Findet Seine Excellenz der Herr Ackerbauminister angesichts dieses Beschlusses keine Veranlassung, im Interesse der nothleidenden Landwirthschaft mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung der Obstcultur für einzelne Länder des Reiches und mit Rücksicht auf die für dieselbe in den letzten Jahren gebrachten grossen Opfer die heimische Obstzucht gegenüber der amerikanischen Massenconcurrenz zu schützen und zur Sicherung der durch diese gefährdeten Absatzgebiete tarifarisch Schutzmassnahmen bei dem k. k. Eisenbahnministerium zu beantragen?"

Ferner richtet derselbe Abgeordnete an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfrage:

„Die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung hat laut Nr. 3 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 9. Jänner 1897, Post 166, eine ganz erhebliche Frachtermässigung für Düngemittel auf den galizischen Bahnen platzgreifen lassen.

Da nun aber ganz ausser Zweifel das Bedürfniss nach billigen Düngemitteln ausserhalb Galiziens zumindest ebenso dringend und wichtig ist, zudem die Billigkeit und Gerechtigkeit verlangt, dass die westlichen Länder des Reiches nicht mit schlechterem Masse gemessen werden, wie die östlichen, stellen die Gefertigten die Anfrage:

Ist Seine Excellenz der Herr k. k. Eisenbahnminister geneigt, die Tarife für Kunstdünger, wie sie auf den östlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zu Recht bestehen, auch auf die westlichen Linien auszudehnen?"

Schliesslich richten in derselben Sitzung die Abgeordneten Dr. Bulat und Genossen folgende Interpellation an das Gesammtministerium:

„Seit einem Vierteljahrhundert werden in dem hohen Hause der Abgeordneten Verhandlungen gepflogen wegen der Vereinigung des Königreiches Dalmatien mit dem Eisenbahnnetze der Monarchie. Das ziemlich erschöpfende Historiat über diese Angelegenheit befindet sich in der Interpellation, die der Erstgefertigte an den gewesenen k. k. Handelsminister Grafen Wurmbrand am 19. October 1894 gerichtet hat, sowie in dem Berichte des Eisenbahnausschusses vom 10. Juli 1895. In Folge dessen wurde von dem hohen Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 17. Juli 1895 folgender Resolutionsantrag angenommen:

‚Die k. k. Regierung wird dringendst aufgefordert, die bestehenden Verhandlungen behufs baldigster Herstellung der

projectirten Eisenbahnlinien Spalato—Aržano und Aržano—Bugojno mit den Linien Bugojno—Dolnji Vakuf—Lašva und Bugojno—Dolnji Vakuf—Jajce—Prjedor zu beschleunigen und spätestens mit dem Beginne der Herbstsession laufendes Jahres Anträge dem Abgeordnetenhause zu stellen.'

Nach einigen Monaten hat die k. k. Regierung anbefohlen, dass man die Trassirung der schon projectirten Strecke Aržano—Dicmo—Spalato ausführe, an welcher Arbeit auch Delegirte der bosnischen Regierung theilgenommen haben. Indessen wendete sich das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 9. September, Z. 38.966, an den Landesausschuss des Königreiches Dalmatien und verlangte, dass auch das Land für den Bau dieser Strecke, welche von Seiten des hohen Ministeriums irrthümlich als eine Localbahn betrachtet wurde, einen Beitrag zu leisten hat. Nachdem aber der Landesausschuss mit triftigen Gründen die Unzulässigkeit dieses Verlangens bewies, hat das k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium die von dem dalmatinischen Landesausschusse angeführten Gründe als begründet anerkannt, was mit der Zuschrift vom 4. Juni 1896, Z. 15.105, der k. k. dalmatinischen Statthalterei dem Landesausschusse mitgetheilt wurde. In dieser Zuschrift ist weiter hervorgehoben, dass die k. k. Regierung Sorge tragen wird, damit der Bau der Eisenbahn Spalato-Aržano je eher im verfassungsmässigen Wege sichergestellt werde.

Was die Linie Bugojno—Aržano betrifft, hat Seine Excellenz der Herr Reichsfinanzminister in der Sitzung der österreichischen Delegationen vom 18. Juni 1896 ausdrücklich erklärt, dass die Pläne des diesbezüglichen Projectes von Seiten der bosnischen Regierung fertiggestellt sind und er sich auch sowohl an die österreichische als an die ungarische Regierung behufs constitutioneller Behandlung dieser Angelegenheit gewendet hat. Dieses Project wurde schon im August 1895 beiden Regierungen überreicht, allein erst im Herbste des vorigen Jahres hat das k. k. österreichische Eisenbahnministerium die ersten Schritte in dieser Frage gegenüber der ungarischen Regierung vorgenommen. Man hat aber leider erfahren, dass die königlich ungarische Regierung geantwortet hat, dass sie ihrerseits einen Anschluss Dalmatiens über Bosnien an die ungarischen Bahnen nicht gestatten wird, unter dem Vorwande, dass dies für Ungarn von Nachtheil wäre. Die Ausrede der königlich ungarischen Regierung ist völlig unbegründet, da es mit statistischen Beilagen bewiesen ist, dass die Verbindung Spalatos mit Bosnien und damit auch mit den österreichischen und ungarischen Eisenbahnnetzen von dem grössten Nutzen auch für Ungarn wäre, und insbesondere dass der Weinhandel zwischen Dalmatien und den südlichen Gegenden Ungarns über Brod damit sehr erleichtert würde.

Obwohl schon bekannt ist, dass das k. k. Eisenbahnministerium die baldige Vollendung des Detailprojectes der Linie Aržano—Dicmo—Spalato mit dem Zweige Dicmo—Sinj angeordnet hat, ist dennoch zu fürchten, dass die k. k. Regierung nicht gesonnen sei, das Project der Linie Aržano—Spalato zur verfassungsmässigen Behandlung dem hohen Hause der Abgeordneten vorzulegen, bevor der Bau der Linie Aržano—Bugojno auf dem bosnischen Gebiete im verfassungsmässigen Wege nicht gesichert sei.

Diese Befürchtung hat seinen Grund in den folgenden von Seiten des Herrn Finanzministers in der Sitzung vom 10. December 1896 ausgesprochenen Worten: ‚So zum Beispiel hat der Staat die Pflicht, für Dalmatien in Bezug auf die Communicationen etwas zu thun. Die Angelegenheit des Ausbaues der Eisenbahn Spalato—Aržano ist Seitens der österreichischen Regierung soweit vorbereitet, dass, wenn der Anschluss nach Bosnien gesichert sein wird, auch diese Bahn wird ausgebaut werden müssen.'

Ohne die mehrmals angeführten Gründe hier zu wiederholen, um zu beweisen, dass der Ausbau der Eisenbahn Spalato—Aržano sowohl für Dalmatien als für Bosnien-Herzegowina und für die ganze Monarchie von dem grössten Interesse ist, genügt es, nur die Thatsache anzuführen, dass der Verkehr zwischen Fiume, Triest, Dalmatien und Bosnien-Herzegowina öfters wegen der Seichtheit an der Mündung des Narentaflusses ganz eingestellt wurde. Um diesem Zustande, gegen welchen die kaufmännische Welt gerechte Klagen zu wiederholtenmalen erhoben hat, gründlich und dauerhaft abzuhelfen, bleibt nichts Anderes übrig, als ehestens die Linie Spalato—Aržano auszubauen.

In dieser Weise allein könnte man den grossen Schaden abwenden, den die kaufmännischen Kreise und besonders die maritimen Unternehmungen der beiden Theile der Monarchie durch das früher erwähnte Uebel erleiden, sowie man andererseits auch vermeiden könnte, dass die öffentlichen Interessen geschädigt werden, welche gebieterisch erheischen, dass das Adriatische Meer mit Bosnien-Herzegowina verbunden sei.

Bei dieser Sachlage und in Erwägung, dass im Februar laufenden Jahres ein Abgeordneter in dem ungarischen Reichstage sich unwidersprochen dahin geäussert hat, als ob die Schwierigkeiten gegen den Bau der Eisenbahn Bugojno-Aržano nur von Seiten der österreichischen und keinesfalls von Seiten der ungarischen Regierung erhoben werden; in Erwägung, dass in Bosnien und der Herzegowina im Allgemeinen die Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie und nicht allein jene Ungarns zu überwiegen haben und daher die k. k. österreichische Regierung verpflichtet ist, jedem unbegründeten Widerstande der ungarischen Regierung in dieser Angelegenheit mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten; in Erwägung, dass die k. k. Regierung zum Beweise ihrer Entschlossenheit ehemöglichst den Bau der projectirten Linie Spalato—Dicmo—Aržano im constitutionellen Wege sichern sollte, wie sie dies versprochen hat; in Erwägung, dass nach den ausgearbeiteten Projecten auch der Zweig Dicmo—Sinj, welcher in militärischer Hinsicht sehr wichtig ist, ausgebaut werden sollte; in Erwägung, dass es gegenüber der ökonomischen Krise, in der sich das Königreich Dalmatien befindet, was auch der hohen Regierung bekannt ist, höchst nothwendig ist, dass die projectirte Bahn ehestens ausgeführt werde, beehren sich die Gefertigten die folgenden Anfragen zu stellen:

I. Ist die k. k. Regierung gesonnen, Vorsorge zu treffen, dass die Gesetzesvorlage betreffs des Ausbaues der Eisenbahn Bugojno—Aržano dem österreichischen, sowie dem ungarischen Parlamente zur verfassungsmässigen Behandlung unverzüglich vorgelegt werde?

II. Gedenkt die k. k. Regierung dem hohen Hause der Abgeordneten die Gesetzesvorlage betreffend den Ausbau der Eisenbahn Spalato—Dicmo—Aržano mit dem Zweig Dicmo—Sinj baldigst vorzulegen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Wasserstationsbrunnens in Gross-Wossek.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wasserstationsbrunnens in der Station Gross-Wossek im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 15.233/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Adamsthal: Bauconsensertheilung für die Verbesserung der Richtungsverhältnisse von km 161 bis km 164.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project zur Verbesserung der Richtungsverhältnisse in km 161 bis 164 der Linie Brünn—Adamsthal im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.151/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Eröffnung der Haltestelle Waidach.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird die zwischen der Station Klein-Hollenstein und der Haltestelle Seeburg in km 18·4/5 der Linie Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein (Ybbsthalbahn) gelegene Haltestelle Waidach am 10. October für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.
[Z. 15.139/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 8. September, Z. 48.835, der Budapester Bauunternehmungsfirma Arpád Csengery und dem Budapester Advocaten Dr. Dionys Kardos für eine von der Endstation Zugliget (Auwinkel) der elektrisch betriebenen Hauptlinie Budapest—Margithid (Margarethenbrücke)—Buda—Zugliget ausgehende, über Budakesz und die Gemarkung der Gemeinde Paty bis Zsombék führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 8. September, Z. 55.110, dem Véghleser Grossgrundbesitzer Nikolaus Kiss de Nemeskér für eine von der Station Véghles-Szalatna der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Nagy-Szalatna, Horhát und die Gemarkung der Gemeinde Ocsova bis zu den zu dieser Gemeinde gehörigen, „Szihla" genannten Waldungen und Holzschlägen führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 9. September, Z. 55.578, dem k. u. k. Kämmerer und Gutsbesitzer Emerich Grafen Zay und dem Johann Baptist Eberwein, letzterem als Rechtsnachfolger des ursprünglichen Concessions-Mitbewerbers k. u. k. Kämmerers Gabriel Lónyay (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1896, Vorconcession Post 1), für eine von der Station Gálsécz-Terebes der Linie Sátoralja—Mezö-Laborcz abzweigende und diese über Nagy-Ruszka, Gálsécz, Parnó, Szécs-Polyanka, Szacsur, Kö-Poruba, Varranó-Csemernye, Varranó-Csáklyó, Sókut, Jesztréb, Agyagos, Tápolyszép, Feketepatak, Bisztra, Hanusfalva, Megyes, Kapin-Németfalu, Láda und die Gemarkung der Gemeinde Kapi entweder in der Station Kapi oder in der Station Alsó-Sebes mit der Localbahn Eperjes—Alsó-Sebes—Kapi—Bártfa verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szekesfehérvár-Bicske. (Politisch-administrative Begehung.) Am 13. September fand unter der Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Ladislaus Halászy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staat-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der königl. Ungar. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Bicske (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895, Vorconcession Post 2) statt. Da die Finanzirung dieser Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110) bereits sichergestellt ist, ist die baldige Inangriffnahme des Baues zu gewärtigen.

Budapester Strasseneisenbahnen. (Herstellung von wechselseitigen Verbindungsgeleisen zwischen den Linien der in Budapest betriebenen Strasseneisenbahnen.) Am 30. September fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der Trasse des ersten jener auf gemeinsame Kosten herzustellenden Verbindungsgeleise statt, durch welche mit oberbehördlicher Bewilligung Verbindungen zwischen den Netzen der in Budapest exploitirenden Strasseneisenbahn-Gesellschaften, und zwar im vorliegenden Falle zwischen jenen der Stadtbahn und jenen der Strassenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 und 110), hergestellt werden. Es wurde bei diesem Anlasse bestimmt, dass die Wagen der Stadtbahn-Gesellschaft bis zum Lustspieltheater und jene der Strassenbahn-Gesellschaft bis zum Westbahnhofe (an der Ausmündung des Theresienringes) zu verkehren haben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juni.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.555·67 km, Folgendes:

Im Monate Juni betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 44,797.477 Mk. oder 8,415.420 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1128 Mk. oder 21·42 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 74,508.241 Mk oder 2,517.528 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1843 Mk. oder 1·88 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Juni betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 95,536.334 Mk. oder 4,937.909 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2831 Mk. oder 3·59 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 195,750.154 Mk. oder 9,657.184 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5696 Mk. oder 3·26 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 29,641.572 Mk. oder 1,536.459 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5021 Mk. oder 4·76 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 61,332.436 Mk. oder 2,567.491 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.232 Mk. oder 3·52 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Pensionscasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen.) Im Jahre 1896/97 hat die Pensionscasse namentlich durch den Hinzutritt der Localbahn-Actiengesellschaft in München und durch die Ueberführung des Vermögensbestandes deren bisherigen Pensionsvereines einen erheblichen Zuwachs erfahren. Das Berichtsjahr schliesst ab mit 41 betheiligten Verwaltungen (gegen 34 Verwaltungen im Vorjahre), 1148 (817) Mitgliedern und einem Gesammtvermögen von 1,111.435 (809.308) Mk. — Die von der Aufsichtsbehörde angeregte Frage, ob der neuerdings im Reich und im Königreich Preussen erfolgten Erhöhung der Bezüge der Hinterbliebenen von Civilbeamten nicht Seitens der Pensionscasse zu folgen sei, hat der Vorstand bis zu der nächstjährigen versicherungstechnischen Prüfung der Vermögenslage der Casse vertagt.

Preussen. (Eröffnung der Kleinbahn Dahmsdorf-Müncheberg—Buckow) Am 26. Juli ist die vorgenannte, der Stadt Buckow concessionirte 5 km lange Kleinbahn dem Betriebe übergeben worden. Die Linie führt von dem Bahnhof Dahmsdorf-Müncheberg (Directionsbezirk Bromberg) nach der im Herzen der sogenannten „Märkischen Schweiz" gelegenen Stadt Buckow und ist von dem Generalunternehmer Philipp Balke in Berlin, welcher auch den Betrieb auf 10 Jahre für eigene Rechnung übernommen hat, mit einer Spurweite von 0·75 m gebaut; sie liegt durchwegs auf eigenem Planum, weist eine stärkste Steigung von 1:50 auf 600 m Länge auf und hat einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m. Der Oberbau besteht aus 90 mm hohen Stahlschienen von 9 m Länge auf hölzernen Querschwellen, von denen je 12 auf eine Stosslänge kommen. Die Schienen, für welche ein besonders ausgearbeitetes Profil gewählt wurde, welches bei 90 mm Höhe 13·99 kg Gewicht für das laufende Meter hat, ruhen durchwegs auf conischen Unterlagsplatten. Die Kosten der Herstellung einschliesslich Grunderwerb und Betriebsmaterial betragen rund 200.000 Mk., das ist 40.000 Mark für das Kilometer.

— (Anderweitige Benennung verschiedener Stationen.) Vom 1. October ab erhielten folgende, zum Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen Münster und Essen gehörige Stationen eine anderweitige Benennung:

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung
Bochum B. M.	Bochum Süd
Bochum Rh.	Bochum Nord
Bottrop K. M.	Bottrop Süd
Bottrop R. H.	Bottrop Nord
Dortmund Rh.	Dortmund Süd
Essen B. M.	Essen (Hauptbahnhof)
Essen B. M. (Fil. Krupp)	Essen (Hauptbahnhof), Fil. Krupp
Essen Rh.	Essen Nord
Essen Rh. (Fil. Krupp)	Essen Nord, Fil. Krupp
Langendreer B. M.	Langendreer Süd
Langendreer Rh.	Langendreer Nord
Osterfeld K. M.	Osterfeld Süd
Osterfeld Rh.	Osterfeld Nord
Rellinghausen B. M.	Rellinghausen West
Rellinghausen Rh.	Rellinghausen Nord
Schalke K. M.	Schalke
Schalke B. M.	Schalke Nord
Schalke Rh.	Schalke Süd
Witten B. M.	Witten West
Witten Rh.	Witten Ost

— (Benützung fremder Güterwagen.) Der wieder auftretende Mangel an bedeckten Güterwagen hat dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung gegeben, an die

Vorschriften zu erinnern, wodurch die Benützung fremder Wagen, so weit eine solche innerhalb der Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens irgend erreichbar ist, anheimgegeben wird. In Bezug auf die Behandlung von fremden Wagen sollen sofort Revisionen sowohl bei den äusseren Dienststellen, als auch bei den Wagenbureaux vorgenommen und durch Belehrung auf die durch das neue Vereins-Wagenübereinkommen erheblich erweiterte Befugniss zur Wiederverwendung dieser Wagen, sowie auf die erleichterte Handhabung des Rückbeladungsrechtes hingewiesen werden. Namentlich soll auch der Rücklauf der fremden Wagen an geeigneten Stellen daraufhin beobachtet werden, ob eine nach den bestehenden Bestimmungen zulässige Ausnützung unterblieben ist, damit solche Unterlassungen streng verfolgt werden können.

Baden. (Durchführung ganzer Wagenzüge zwischen Berlin und Basel.) In der letzten Sitzung des badischen Eisenbahnrathes machte nach der „Z. d. V. D. E.-V." die General-Direction ausserhalb der Tagesordnung noch folgende Mittheilung: Nach langwierigen und wechselvollen Verhandlungen sei es im Laufe dieses Jahres endlich gelungen, die Zustimmung der königlich preussischen Staatsbahnverwaltung zu der von der badischen Verwaltung schon seit Jahren angestrebten Durchführung ganzer Wagenzüge zwischen Berlin und Basel auch über die rechte Rheinseite zu erreichen. Da die für den Durchlauf von Anfang an in Aussicht genommen gewesenen preussischen Schnellzüge während der Verhandlungen in sogenannte D-Züge umgewandelt worden waren, so musste sich die badische Verwaltung, obwohl dies ursprünglich nicht in ihrer Absicht gelegen hatte, auch mit der Durchführung von D-Zügen einverstanden erklären. Sie sei dabei aber von vornherein davon ausgegangen, dass für die Benützung der D-Wagen auf der badischen Strecke die in Preussen eingeführten Platzgebühren nicht erhoben werden sollten, und nach längeren Verhandlungen sei es auch gelungen, die gegen diese Abweichung von den preussischen Bestimmungen vorgebrachten Bedenken zu überwinden. So seien die durchgehenden (D)Züge bei den badischen Zügen 1 und 12 seit 1. März ohne Platzkarten ins Leben getreten. Die seit der kurzen Zeit ihrer Einführung gemachten Erfahrungen hätten aber schon gezeigt, dass die Einrichtung in ihrer jetzigen Gestalt dauernd kaum aufrecht zu erhalten sei. Die in erster Reihe für den durchgehenden Verkehr bestimmten D-Wagen würden nämlich, hauptsächlich in Folge des Umstandes, dass die Kilometerhefte ohne Zuschlag für die Schnellzüge gelten, in einem solchen Umfange durch den Localverkehr benützt, dass sich die grössten Unzuträglichkeiten für den Verkehr sowohl, wie in betriebsdienstlicher Hinsicht ergeben hätten. Die Neuheit der Einrichtung, die schöne, luxuriöse und bequeme Ausstattung der Wagen, der Wirthschaftsbetrieb bildeten die Ursachen, dass die D-Wagen auch von den Reisenden des eigentlichen Localverkehres mit Vorliebe aufgesucht würden. Daraus ergebe sich eine Ueberfüllung der Abtheilungen, eine Besetzung oft über die Anzahl der vorhandenen Sitzplätze, die Classenunterschiede würden nicht mehr beachtet, das Localpublicum dränge sich in den Gängen und belästige die durchgehenden Reisenden. Unterwegs zugehende Reisende des durchgehenden Verkehres könnten dann in den directen Wagen häufig keine Plätze mehr finden und müssten in den für den Localverkehr bestimmten Wagen untergebracht werden, woraus oft bittere Klagen entständen; vor Allem aber ergebe sich hieraus die ernste Gefahr einer Verkehrsablenkung von den badischen Linien, wenn in diesen Zuständen nicht Wandel geschaffen werde. Das einzige Mittel zu wirksamer Abhilfe liege darin, dass auch die süddeutschen Verwaltungen, also Baden und die Main-Neckarbahn, dazu übergingen, auf ihren Linien für den durchgehenden wie für den inneren Verkehr ebenfalls Platzkarten einzuführen, in gleicher Weise wie sie in Preussen beständen und auch von Bayern und Sachsen nachträglich angenommen worden seien. Auf der linksrheinischen Linie, die ebenfalls einen D-Zug bis und ab Basel durchführe, hätten sich die gleichen Missstände gezeigt, und auch dort sei die Erkenntniss durchgedrungen, dass nur in der Platzkartengebühr wirksame Abhilfe zu finden sei. Die Pfalzbahn habe für ihren inneren Verkehr Platzkartengebühr bereits eingeführt, und auch die Reichsbahnen haben diese Absicht zu erkennen gegeben, wenn sich die rechtsrheinische Linie zu gleichem Vorgehen entschliesse. So sehr die Verwaltung bedauere, eine bisher gewährte Erleichterung wieder aufheben zu müssen, so sehe sie doch keinen anderen Ausweg und beabsichtige daher ebenfalls, die Einführung von Platzkarten in die Wege zu leiten. Minister von Brauer fügte dem noch ergänzend bei, dass er persönlich zwar sehr wenig Neigung für die Platzkarte habe, den Anträgen der General-Direction in Würdigung der vorgetragenen Gründe aber doch zugestimmt habe. Um die Einrichtung nicht zu empfindlich zu gestalten, würden die beiden Schnellzüge 1 und 12 übrigens zunächst noch ausser den D-Wagen auch andere gewöhnliche Wagen führen. Der Eisenbahnrath nahm von diesen Eröffnungen Kenntniss.

Schweiz. (Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.) Das Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen ist vom Ständerath in der Junisession der Bundesversammlung mit 25 Stimmen gegen 17 Stimmen angenommen worden.

Am bundesräthlichen Entwurf wurden, neben einer Anzahl redactioneller Abänderungen, nach der „Z. d. V. d. E.-V." folgende wichtigere Aenderungen getroffen:

In § 1 wird besagt, dass mit einer Eisenbahn auch deren Betheiligung bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden können. Es bezieht sich dies hauptsächlich auf die Dampfschiffbetriebe der Nordostbahn auf dem Züricher und Bodensee.

Ein neuer Art. 3 bestimmt, dass der Bund befugt ist, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den erworbenen Hauptbahnen und Nebenbahnen vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Nach einem Zusatz zum Art. 7 sollen von den Ueberschüssen aus dem Reinertrag, nach Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld 20 pCt. so lange in einen von den übrigen Activen der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds gelegt werden, bis derselbe, Zinsenaufrechnung inbegriffen, 50,000.000 Frcs. erreicht hat. Die übrigen 80 pCt. sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehres, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden. — Reichen die ordentlichen Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagecapitals und zur Tilgung nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Ein neuer Art. 11 normirt das rechtliche Domicil der Bundesbahnen, den Gerichtsstand für dingliche Klagen, die für die Beurtheilung civilrechtlicher Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen Anwendung findenden Gesetze und bestimmt, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urtheilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwerth von wenigstens 30.000 Frcs. hat.

Eingreifende Aenderungen hat der Abschnitt „Organisation und Verwaltung" erlitten, und zwar im Sinne einer möglichsten Decentralisation der Verwaltung. Zunächst wurde die Zahl der Kreise, in welche das Eisenbahnnetz eingetheilt werden soll, von 3 auf 5 erhöht, und sollen nebst Lausanne, Luzern und Zürich auch Basel und St. Gallen Kreis-Directionssitze erhalten. Der im Entwurf vorgesehene Eisenbahnrath wurde gestrichen und dafür Kreis-Eisenbahnräthe eingeführt. Diese bestehen aus 15 bis 20 Mitgliedern, von denen der Bund 4, die Cantone 11—16 wählen. Sie versammeln sich regelmässig alle zwei Monate. Ihr Geschäftskreis umfasst die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes, die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, ferner die Genehmigung der von den Kreisdirectionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die General-Direction bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und die Entscheidung über sämmtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrathe bewilligten Betrag hinausgehenden Credite, soweit sie das jeweilige Jahresbudget nicht mehr als um 100.000 Frcs. übersteigen.

Beim Verwaltungsrathe wurde die Zahl der Mitglieder von 39 auf 55 erhöht. Von diesen werden, auch in Abänderung des Entwurfes, 25 durch den Bundesrath, 25 durch die Cantone und 5 durch die Kreis-Eisenbahnräthe gewählt. Neu übertragen in den Geschäftskreis des Verwaltungsrathes wurde die Wahl der Kreis-Directionen, die nach dem Entwurf wie diejenige der General-Direction dem Bundesrathe zustand. Letzterer hat jedoch die Wahl der Mitglieder der Kreis-Directionen zu genehmigen.

Schliesslich wurde in das Gesetz noch ein Artikel aufgenommen, in welchem sich der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, zur Ausführung der Simplon-Bahn von Brieg nach Iselle verpflichtet, sofern die im Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 bedungenen Subventionen geleistet werden. In gleichem Masse wird der Bund auch die Bestrebungen für Realisirung einer Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

Frankreich. (Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten.) Die von den Eisenbahn-Gesellschaften ausgegebenen Rückfahrkarten gewähren von dem doppelten Fahrpreise der einfachen Fahrkarten Ermässigungen von 20 bis 25 pCt., wogegen sich der Reisende verpflichtet, an seinen Ausgangspunkt in einer bestimmten Frist zurückzukehren. Diese Frist ist natürlich je nach der Länge der Strecke verschieden; sie beträgt fast auf allen Netzen einen Tag für die kleinen Strecken und läuft bisher von einem bestimmten Punkte, welcher die Mitternachtsstunde ist. So ist eine um 10 Uhr Vormittags gelöste Fahrkarte, sofern der Reisende keinen Nachtzug zur Verfügung hat, grundsätzlich nicht einen vollen Tag von 24 Stunden, sondern nur bis Mitternacht, d. h. auf eine wirkliche Dauer von 14 Stunden giltig. — Veranlasst durch die Uebelstände, welche die jetzige geringe Frist besonders auf den weitaus häufigsten kleinen Entfernungen bietet, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahn-Gesellschaften eingeladen, eine neue Einrichtung zu prüfen; diese soll darin bestehen, die Giltigkeitsdauer nach vollen Zeiträumen von 24, 48 oder mehr Stunden zu berechnen, indem man als Ausgangspunkt gerade die Stunde der Fahrkartenausgabe, die in runden Zahlen mit dem Buchstaben M (matin = Vormittag) oder S (soir = Nachmittag) zugleich mit den anderen Datumsangaben aufgedrückt wird, annimmt. Diese Einrichtung würde den Reisenden, welche Morgens oder Nachmittags abfahren, gestatten, den Abend und selbst die Nacht ausserhalb ihres Wohnortes zu verbringen; andererseits würde sie die Aufsicht des mit der Fahrkartenabnahme betrauten Beamten erleichtern, da er nur zwei neben einander gestellte Zahlen, diejenige des Abfahrtstages und diejenige der Stunde, zu lesen hat.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnlinien.) Durch Verordnung vom 15. Juni die vom Departement Calvados am 22. Februar der Calvados-Eisenbahn-Actiengesellschaft concessionirten, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampf-Strassenbahnlinien:

a) von Grandcamp les Bains nach dem Bahnhofe Molay Littry der Eisenbahn Paris-Cherbourg, sowie nach dem Bergwerk Littry,
b) von Courseulles nach Arromanches und nach Bayeux,
c) von Caen über Bretteville sur Laize und Ussy nach Falaise,
d) von Port en Bessin nach Bayeux;

durch Verordnung vom 17. Juni die in den Departements Ain und Saône et Loire mit 1 m Spurweite herzustellende, der Stadt Pont de Vaux concessionirte und von dieser am 20. April an Cornillon weitervergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugkraft von Pont de Vaux nach dem 5 km entfernten Bahnhof Pont de Vaux-Fleurville der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn;

durch Gesetz vom 24. Juni die der Südbahn bisher nur unter Vorbehalt concessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Espalion über Bozouls, Gabriac und Bertholène bis zur Linie Rodez-Millau;

durch Verordnung vom 13. Juli die vom Departement Ille et Villaine am 12. Juni der Gesellschaft der Bretonischen Strassenbahnen concessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende und für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Paramé nach Cancale mit Zweigbahn nach dem Hafen Houle (12·940 km);

durch Verordnung vom 21. Juli die vom Doubs-Departement dem Banquier Schlumberger in Besançon am 1. Mai concessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende und für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampf-Strassenbahn von Pontarlier nach Mouthe;

durch Verordnung vom 21. Juli die auf Grund der Verordnung vom 1. August 1888 hergestellte Strassenbahn von Saint-Malo nach Saint-Servan und Paramé bezüglich der Einrichtung des Güterverkehres;

durch Verordnung vom 24. Juli die vom Seine-Departement an Puginier am 24. Juni concessionirte, für den Verkehr von Personen und u. U. von kleinen Packeten bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugkraft (ausschliesslich Dampf) von Neuilly (Maillotthor) nach Suresnes;

durch Verordnung vom 27. Juli die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Vertrag vom 26. Mai 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883) unter Vorbehalt concessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Anduze nach Saint-Jean du Gard;

die der Südbahn durch Gesetz vom 17. Juli unter Vorbehalt concessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Cloron nach Bedous, ferner

die im Departement Saône et Loire mit 1 m Spurweite herzustellenden Localbahnen:

1. von Bourbon Lancy (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Toulon sur Arroux (Bahnhof der Localbahn Digoin-Etang), welche zwischen Bourbon Lancy und dem Zwischenbahnhof Bourbon Ville zugleich ein Vollspurgeleise erhält;
2. von Autun (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Corcelles (Grenze des Nièvre-Departements);
3. von Mâcon (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Fleurville (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof);
4. von Saint-Bonnet Beauberry (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Montceau les Mines (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) und
5. von Saint-Marcel (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Saint-Martin en Bresse, von denen die Linie 1 der Departements-Eisenbahn-Gesellschaft, die Linien 2 bis 5 den Civilingenieuren Coignet und Grosselin sämmtlich am 9. November 1896 concessionirt wurden.

Russland. (Voraussichtliche Ablenkung des Waarenverkehres von Odessa durch den Bau neuer Eisenbahnen.) Nachtheilige Rückwirkungen für den Verkehr von Odessa wird nach dem neuesten Berichte des österreichisch-ungarischen Generalconsulates in Odessa die neue Bahn von Tichoretzkaja (nördlicher Kaukasus) nach Zaritzyn insofern ausüben, als hiedurch eine weitere Ablenkung des kaukasischen und transkaspischen Waarenverkehres von Odessa nach Norden bewirkt wird. Ungefähr die gleiche Wirkung erwartet man auch von der Linie Baku—Derbent—Petrowsk, deren Bau in Angriff genommen worden ist.

— (Baufortschritte der Sibirischen Eisenbahnen.) Da die restliche Theilstrecke der Sibirischen Eisenbahn in diesem Jahre Irkutsk und den Baikalsee erreichen dürfte, die östliche Theilstrecke von Wladiwostok zum Amur bis Chabarowsk aber bereits vollendet und der Amur 3000 Werst landeinwärts (bis Stretensk) mit Dampfern regelmässig befahren wird, so wird sich nach Herstellung der verbleibenden Theilstrecke von Stretensk zum Baikalsee schon in zwei Jahren eine durchlaufende Verbindung mit Bahn und Dampfer von Moskau bis an den Stillen Ocean ergeben. Bisher erfolgte der Verkehr mit Ostsibirien fast ausschliesslich auf dem Seewege über Odessa. Indessen ist anzunehmen, dass der Seeverkehr Odessa-Wladiwostock, soweit es sich um Massengüter handelt, durch die neue Sibirische Eisenbahn kaum berührt werden, dass er vielmehr die Herrschaft über das Ussuri- und Amurgebiet nach wie vor behalten, ja, dass er durch die leichtere Verbindung von Wladiwostock landeinwärts sogar noch nachhaltig gefördert werden wird.

Für diese Annahme sprechen schon, wie das österreichisch-ungarische Generalconsulat zu Odessa in seinem neuesten Berichte hervorhebt, die Frachtunterschiede zwischen Land- und Seeweg. Auf dem Seewege zahlt heute ein Pud Manufacturwaaren von Odessa bis Wladiwostock 35 bis 40 Kop., dagegen mit der Bahn nur bis nach Tscheljabinsk (der Kopfstation der Sibirischen Eisenbahn) 1·74 R. Auch bei den weitestgehenden Tarifbegünstigungen lassen sich diese Unterschiede nicht beseitigen, zumal bei der Zufahrt zur See auch die Concurrenz der ausländischen Schiffahrts-Unternehmungen in Frage kommt, die heute schon, namentlich von Hamburg aus, billiger verfrachten und bisher auch nach Wladiwostock einen doppelt so grossen Schiffsverkehr als die russische Flagge aufzuweisen hatten. In Odessa erwartet man denn auch von der Fertigstellung der Sibirischen Eisenbahn nicht etwa einen verminderten, sondern geradezu einen gesteigerten Seeverkehr nach Ostsibirien.

— (Specialwagen für die Beförderung lebender Fische.) Zu den Hauptausfuhrerzeugnissen Sibiriens gehören Fische, die in den grossen westsibirischen Seen in fast märchenhafter Fülle vorhanden sein sollen. In Folge dessen wird das russische Verkehrsministerium besondere Wagen für die Beförderung lebender Fische in den Fahrpark der Westsibirischen Eisenbahn einstellen. („Ztg. d. V. D. E.-V.“)

Türkei. (Ertheilung der Concession zum Baue einer Fortsetzung der Eisenbahn Mersina-Adana.) Die kais. türkische Regierung hat der Eisenbahn-Actiengesellschaft Mersina-Adana die Concession zum Ausbaue ihrer Linie bis Osmanie ertheilt. Die Trasse der neuen Linie wird über Sis und Hamidie führen. Des Ferneren wurde der genannten Gesellschaft die Concession zum Baue einer von letzterer Linie abzweigenden und diese mit dem Hafen von Yumurtalik verbindenden Flügelbahn ertheilt.

England. (Einführung von Automobil-Strassenfuhrwerken als Fiaker in London.) Die „London Electrical Cab Company“ hat in jüngster Zeit eine Anzahl Automobil-Lohnwagen für den allgemeinen Strassenverkehr, und zwar mit Beibehaltung der bisherigen Cabtarife, in Betrieb gesetzt. Diese

zweisitzigen Wagen haben die Form eines vierrädrigen Fiakercoupés, rollen auf Kautschuk-Pneumatics und sind innen und aussen elektrisch beleuchtet. Der Wagenführer hat seinen kutschbockähnlichen Sitz vor dem Coupékasten. Als bewegende Kraft wirken 40 Accumulatoren (Type Johnson-Ludell) mit einem für den Verkehr von über 50 engl. Meilen genügenden Effect von drei Pferdekräften. Die Führung und Lenkung erfolgt durch möglichst vereinfachte Vorrichtungen, welche aus einem von der linken Hand geführten Hebel zur Regulirung des Fahrtempos und einem von der rechten Hand geführten kleinen Rade zur Lenkung des Wagens bestehen, dessen seitliche Bewegung so wie bei sonstigen Strassenfuhrwerken durch Wendung des in einer Scheibe drehbaren Vordergestelles erfolgt. Die Fahrgeschwindigkeit kann vom langsamsten Schritttempo bis zu einer Maximalschnelligkeit von 10 engl. Meilen per Stunde regulirt werden; auch kann der Wagen durch Einwirkung der Fahrkurbel nach rückwärts in Gang gesetzt werden. Die Bremse wird durch ein Pedal in Thätigkeit gesetzt, desgleichen die Warnungsglocke. Vorder- und Hinterräder sind, wie bei Bicycles, durch endlose Ketten verbunden. Die Auswechslung der Accumulatoren wird im gesellschaftlichen Hauptdepot in Lambeth innerhalb vier Minuten vollzogen.

Schiffahrt.

Regulirungsarbeiten an der unteren Donau. (Technisch-polizeiliche Befahrung des Grebener Canals und provisorische Eröffnung des Verkehres.) Am 21. September fand unter Führung des Sectionsrathes Béla Gonda des königl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Befahrung des nunmehr auch fertiggestellten Canales statt, welcher die beim Berge Greben die Donau durchquerende Felsbank durchschneidet. Dieser Canal ist 1200 Meter lang, 60 Meter breit und sichert den Schiffen auch bei niedrigstem Wasserstande zwei Meter tiefes Wasser. Zu seiner Herstellung mussten 13.329 Cubikmeter festen Gesteins aus dem Donaubette gesprengt und gebaggert werden. Das ganze Werk hat über 800.000 fl. gekostet. Nachdem die Commission mit dem Dampfer „Vaskapu" den Canal berg- und thalwärts passirte und die neue Wasserstrasse durch Bojen bezeichnet worden, wurde dieselbe provisorisch dem Verkehre übergeben. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107.)

Frankreich. (Incourssetzung eines zwischen Frankreich und England verkehrenden Schnelldampfers.) Der von der Firma Compagnie des Forges et Chantiers in Havre innerhalb acht Monate erbaute, allen Anforderungen der modernen Schiffbaukunst entsprechend eingerichtete und vor Kurzem in Cours gesetzte Dampfer „La Manche" legt die Fahrt zwischen Dieppe und Newhaven bei mittlerem Seegange in 2 Stunden 55 Minuten zurück, was einer Geschwindigkeit von 22 Seemeilen = 43 km innerhalb einer Stunde gleichkommt.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Auflassung des k. k. Grundeinlösungsbureau in Tarnopol.) Laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. September 1897, Zahl 13.671/I, gelangt das mit 1. Juni 1894

a) für die Grundeinlösung der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol),
b) für die Finalisirung der Grundeinlösung für das zweite Geleise der Linie Krakau—Lemberg

in Tarnopol errichtete k. k. Grundeinlösungsbureau mit 31. October zur Auflassung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVIII. Stückes.) Das am 2. October herausgegebene CLXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 3417: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 22. September 1897, Z. 125.251, betreffend die Bestimmung der Station Kozarac des Bezirkes Prjedor als Austrittsstation für Viehtransporte nach und durch Ungarn, Croatien und Slavonien.

Nr. 3418: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. September 1897, Z. 80.567, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 3419: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 1. October 1897, Z. 91.047, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 3420: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 29. September 1897, Z. 20.427, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Galizien.

— (Inhalt des CLXXIX. Stückes.) Das am 4. October herausgegebene CLXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3421: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 30. September 1897, Z. 36.507, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Schlesien.

Nr. 3422: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 29. September 1897, Z. 36.367, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro September 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	4354·56	9592·98	3576·50	10371·04
Roggen	846·43	1604·33	253·87	2196·89
Gerste	1506·85	4878·21	1597·08	4787·98
Hafer	901·52	305·52	10·72	1196·32
Mais	5015·66	509·06	1434·06	4090·66
Mehl	1352·27	440·05	506·45	1285·87
Wein	2388·12	303·72	665·25	2026·59
Verschiedene	3083·04	808·75	1289·42	2602·37
Zusammen	19448·45	18442·62	9333·35	28557·72
Versicherungswerth	353.960	162.800	83.850	432.910

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	13	2	1	14
Versicherungswerth	27.060	6.500	1.500	32.060
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	1	—	1
Versicherungswerth	—	2.600	—	2.600
Lombardbetrag	—	2.000	—	2.000

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate September 1897.

Artikel	Lager am 1. Septbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Septbr.
	Metercentner			
Weizen	241	1917	1650	508
Roggen	192	—	—	192
Gerste	591	254	417	428
Hafer	1955	1524	427	3052
Malz	872	200	358	714
Mais	1108	303	353	1058
Diverse	1905	1194	2267	832
Total	6864	5392	5472	6784

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	September 1897				September 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	320.814	254.819	183.653	391.980	300.872	391.967	312.477	380.362
Darunter:								
Weizen	8.230	56.430	16.280	48.380	17.777	71.723	44.234	45.266
Roggen	4.168	26.120	16.510	13.778	9.787	55.783	42.982	22.588
Gerste	34.840	76 563	40.576	70.827	46.061	91.981	52.921	85.121
Hafer	10.198	37.397	14.722	32.873	1.995	44.211	25.264	20.942
Mais	200.110	30.668	70.911	159.867	138.027	103.050	114.457	126.620
Hirse	1.705	101	562	1.244	755	497	413	839
Bohnen	2.773	3.656	3.402	3.027	2.323	7.832	6.826	3.329
Erbsen	7.550	978	2.831	5.697	364	767	203	928
Malz	167	—	92	75	1.641	295	360	1.576
Raps	21.319	8.395	4.004	25.710	33.345	5.435	6.714	32.066
Hanfsamen	1.513	400	400	1.513	230	—	194	36
Wicken	1.671	174	540	1.305	1.231	—	—	1.231
Mehl	1.606	1.689	2.493	802	5.476	1.573	2.285	4.764
Kleie	4.673	3.313	1.552	6.434	823	1.302	658	1.467
	300.523	245.884	174.875	371.532	259.835	384.449	297.511	346.773
Spiritus	1.860	—	1.003	857	1.192	—	—	1.192
Zucker	5.153	854	1.704	4.303	18.762	403	7.624	11.541
Wein	1.133	256	503	886	3.207	436	1.330	2.313
Oele und Fette	1.177	261	437	1.001	2.984	638	301	3.321
Sonstige Waaren	10.968	7.564	5.131	13.401	14.892	6.041	5.711	15.222
Mittlere Tagesbewegung . .	17.539 Meter-Centner				27.094 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,513.390	1,909.890	1,027.060	3,396.220	3,000.520	1,981.830	1,561.420	3,420.930

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	49	27	22	54	87	62	28	121
Versicherungswerth . . fl.	433.920·—	131.150·—	186.130·—	378.940·—	139.390 —	229.250·—	88.530·—	280.110·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	—	—	1	7	14	7	14
Versicherungswerth . . fl.	2.500·—	—	—	2.500·—	23.100·—	14.600·—	23.100·—	14.600·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	—	—	2.000·—	11.280·—	7.000·—	11.280·—	7.000·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat September 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Septbr. 1897
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.248	29.575	19.296	68.527
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	3.821	617	1.059	3.379
Wein	6.998	1.764	2.711	6.051
Zucker	25.944	20.467	8.890	37.521
Diverse	21.485	6.727	6.636	21.576
Assecuranzwerth . . fl.	2,439.353	1,006.028	737.692	2,707.689

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Septbr. 1897
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	19	2	1	20
Versicherungswerth . fl.	27.430	2.500	3.050	26.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	1	—	1	—
Versicherungswerth . fl.	1.900	—	1.900	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.100	—	1.100	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat September 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Septbr. 1897
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	54.600	34.862	26.228	63.234
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	1.695	18.310	2.925	17.080
Korn	2.157	2.478	202	4.433
Mais	48.412	9.911	19.754	38.569
Diverse	2.336	4.163	3.347	3.152
Assecuranzwerth . . fl.	263.865	258.050	156.955	364.960

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Septbr. 1897
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	4	2	—	6
Versicherungswerth . fl.	40.700	11.910	200	52.410
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat August 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	105·94	896·11	445·55	556·50	1496·48	2517·81	870·14	3144·25
Roggen	77·02	1476·58	695·01	858·59	201·63	1167·27	884·50	484·40
Gerste	51·95	148·24	200·19	—	2809·45	1435·69	602·78	3642·36
Hafer	49·57	212·42	161·60	100·39	247·55	1595·06	608·36	1234·25
Erbsen	75·26	274·94	162·41	187·79	200·37	—	101·00	99·37
Bohnen	542·48	—	434·79	107·69	32·24	—	—	32·24
Raps	27·63	249·88	41·15	236·36	2·21	—	—	2·21
Wicken	0·63	91·51	—	92·14	100·02	-	—	100·02
Leinsaat	16·09	245·67	253·72	8·04	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	34·75	—	25·00	9·75	151·31	—	151·31	—
Kleesaat	156·52	16·70	14·98	158·24	—	—	—	—
Senfsaat	89·00	—	—	89·00	—	—	—	—
Diverse	1442·22	810·82	694·71	1558 19	936·08	607·11	275·58	1357·56
Zusammen . . .	2715·22	4422·87	3129·11	4008·98	6177·34	7323·94	3503·57	9996·66
Versicherungswerth ö.W. fl.	59 122	41.351	37.297	63.179	86.539	65.050	36.573	115.009
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	32	1	2	30	13	—	1	12
Versicherungswerth ö.W. fl.	43.397	1.400	2.100	42.697	18.490	—	700	17.790
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	20	1	1	20	2	—	1	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	31.741	1.400	2.100	31.041	5.731	—	700	5.031
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	23.360	700	1.200	22.860	2.134	—	400	1734
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	-	—		—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—		—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung von einfachen Fahrkarten für combinirte Züge von Dresden Altstadt Hauptbahnhof nach Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof.

Mit 1. October 1897 gelangten von Dresden Altstadt Hauptbahnhof nach Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof) einfache Fahrkarten mit der Bezeichnung „Personenzug; von Prag an für alle Züge" zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von Dresden Altstadt Hauptbahnhof nach	I.	II.	III.
	Classe		
	Mark		
Wien (Nordbhf. oder Staatsbhf.) .	40·10	27·20	14·20

Wien, am 7. October 1897. [749]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. November 1897, und insoweit Erschwernisse der Bestimmungen und Erhöhung der Frachtsätze eintreten, mit 1. December 1897 tritt der neue Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlencoaks und Steinkohlenbriquetts von Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen, Coaks, sowie Briquetts nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1889 nebst den Nachträgen I bis III;

b) die Frachtsätze für die Stationen Brandeis a. d. Elbe, Mochov und Taušim der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen, Coaks, sowie Briquetts nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst durch die kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau und durch das gesellschaftliche Tarifverkaufsbureau, Wien, I., Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. October 1897. [750]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Beschränkung der Entladefristen für die Wagen der schmalspurigen Eisenbahnlinien.

Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges und dadurch hervorgerufenen Wagenmangels auf den schmalspurigen Linien der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen wird mit Genehmigung des kgl. Finanzministeriums auf Grund der Bestimmungen in §§ 69 (7) und 63 (3) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands die im Binnen-Gütertarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1897 festgesetzte standgeldfreie Entladefrist für Wagen der Schmalspurbahnen vom 9. October an bis auf Weiteres auf sechs Tagesstunden beschränkt. Auf Sendungen für Güterempfänger, deren Wohnsitz über 5 km vom Stationsorte (Mitte des Stationsgebäudes) entfernt liegt, findet diese Fristverkürzung jedoch keine Anwendung.

Dresden, am 6. October 1897. [751]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Die Ueberschrift der in Nr. 115 vom 5. October 1897 unter fortlaufender Nr. 740 enthaltenen Kundmachung hat anstatt Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband richtig Oesterreichischer Eisenbahnverband zu lauten.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Tarifermässigungen für nothleidenden Landwirthen verabfolgtes Saatkorn.) So wie im Vorjahre, hat auch in diesem Jahre der kgl. ungar. Ackerbauminister veranlasst, dass denjenigen Landwirthen, welche in Folge der schlechten Ernte über die zur Aussaat nöthigen Getreidemengen nicht verfügen, aus den Weizen- und Roggenvorräthen der ärarischen Besitzungen der Anbausamen zur Verfügung gestellt werde. Der ungarische Handelsminister hat nunmehr angeordnet, dass diese Sendungen, wenn deren Bestimmung durch ein Certificat des Ackerbauministers nachgewiesen erscheint, bis Ende November von den Aufgabsstationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis zum Bestimmungsorte zu den Selbstkosten befördert werden. Der Handelsminister hat ferner die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, wegen Einräumung gleicher Begünstigungen schleunigst mit den in ihrer Verwaltung stehenden, resp. mit den anschliessenden Vicinalbahnen in Verbindung zu treten.

Ausland.

Ausnahmetarif für die Beförderung von russischem Petroleum. (Einführung neuer, ermässigter Frachtsätze.) Mit Geltung vom 5. October wurde ein Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem russischen Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) in Wagenladungen zu 10.000 kg von den Stationen Eydtkuhnen transit, Prostken transit, Illowo transit, Thorn transit, Alexandrowo transit und Sosnowice (W.W.E. und J.D.E.) transit nach deutschen Stationen östlich der Elbe mit Einschluss der Stationen Dresden, Leipzig, Halle a. S. und Magdeburg herausgegeben. Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze sind erheblich niedriger wie die Frachtsätze für Petroleum in den respectiven deutschen Binnen- und Verbandstarifen. Druckstücke des fraglichen Ausnahmetarifes sind durch Vermittlung der in demselben aufgeführten Stationen zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1750	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz der Position H—20 / H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lomnitz	Prag (St.B.), Smichow, Hrabowka transit und Vyšehrad	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	26 kr. = 52 h / 28 kr. = 56 h	50 h / 55 h	2 h / 1 h	Im Kartirungswege		Nebenstehender ermässigter Frachtsatz gelangt auch für unbearbeitetes Langholz bis 19 m Länge unter den gleichen Bedingungen, jedoch nach weiterer Massgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abschnitt C—IV—b) zur Anwendung
1751	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eiserner Ueberbau der Brücken, Oberbau, Materialien, Mobiliar und sonstige bewegliche Gebäude-Ausrüstungen, dann mechanische Ausrüstungen der Wasserbeschaffungsanlagen und Schrifttafeln b) Fahrbetriebsmittel	Tarnopol	Kopyczyńce	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen ad a) zum Baue der ostgalizischen Localbahnstrecken: Hadynkowce—Iwanie puste sammt Abzweigung Teresin—Skala, ferner Czortków—Zaleszczyki, ad b) für die benannten Strecken bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die bezüglichen Bauleitungen als Empfängerin erscheinen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegenwelche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1752	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, als Frachtgut im Exportverkehre	St. Lorenzen	Lindau, St. Margrethen, Buchs, Salzburg, Simbach, Passau, Eger und Bodenbach	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. 3. Die Sendungen müssen mit direct nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Bis zur Durchführung im Localtarife, längstens bis 31. December 1·98	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartirungswege		
1753	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenerze, rohe und geröstete	Bennisch	Troppau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	15·9 kr. = 31·8 Heller	22 Heller	9·8 Heller	Im Kartirungswege		
1754	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8·58 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 — bei Beförderung mit Separat-Güterzügen à 10 bis 12 Wagen	der Verladestelle auf offener Strecke bei km 15·8 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	der Entladestelle auf offener Strecke bei km 7·3 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch die Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz	13·2 Heller		Im Kartirungswege		Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separatzüge können von den Reflectanten in der Station Zauchtel eingesehen werden
1755	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Vag-Besztercze	Leitmeritz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	183 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1756	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Prachovic	Pardubitz (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarif	33 Heller	16 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen aufgeliefert werden, welche an das Gemeindeamt Pardubitz adressirt sind. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Kalk-Podol					33·8 Heller	16 Heller	17·8 Heller			
1757	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen der Tarif-Pos. E–6	Holoubkau (K.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen,	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	51 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In den nebigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
			Feuerfeste Ziegel und Steine der Tarif-Pos. Z 1	Blansko (St.E.G.)		das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens pro Frachtbrief,				35·2 Kreuzer				
				Tremoschna (K.k.St.B.)		sowie Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				43·6 Kreuzer				
1758	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohkupfer	Hettstedt	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B., K.F.J.B. u. St.E.G.) Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 16. October 1897 an bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 1	Pfge. 358	Pfge. 285	Pfge. 73	Im Kartirungswege		
					Wien K.E.B.				378	305	73			
					Graz			Heft 5	469	441	28			
					Ober-Eggendorf				401	328	73			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1759	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Brody	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Pfennig a) 491 b) 449		Im Kartirungswege		Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich nebenstehende Frachtsätze um je 5 Pfg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben bei a) um 54 Pfg., bei b) um 47 Pfg. pro 100 kg. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg
				Chodorów						481 438				
				Dembica						372 338				
				Gródek						452 413				
				Halicz						498 452				
				Kalwarya						321 291				
				Lemberg						464 421				
				Mosciska						440 401				
				Nowosielitza						556 506				
				Podwołoczyska						524 478				
				Przemysl						432 391				
				Przeworsk						408 372				
				Rawa ruska						447 406				
				Sanok						435 394				
				Sokal						469 427				
				Wieliczka						319 289 *)				
1760	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl	Schreckenstein	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	240 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Troppau (K.F.N.B. und k.k.Oe.St.B.)					225 Heller				
1761	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C—5	Prag Oe.N.W.B. und Wisočan transit	Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.			50% der tarifmässigen Frachtsätze, welche rücksichtlich der Linie der Oe.N.W.B. zur Berechnung gelangen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma Rudolf Winternitz & Comp. in Hohenelbe als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau der durch Hochwasser verursachten Schäden an dem Fabriksetablissement der Firma Rudolf Winternitz & Comp. in Hohenelbe bestimmt sein

1762	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai.

Die im Tarife, Theil II, für den obengenannten Güterverkehr vom 1. November 1896, sowie in dem hiezu erschienenen Nachtrage I enthaltenen, im Rückvergütungswege anwendbaren Ausnahmetarife bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 in Giltigkeit.

Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat längstens bis Ende April 1899 zu erfolgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1763	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C 5	Prag Oe.N.W.B. und Wisočan transit	Pelsdorf	Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.			50% von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der Linien der Oe.N.W.B. zur Berechnung gelangen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma „Pelsdorfer mech. Weberei S. Taussig" in Pelsdorf als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen zum Wiederaufbau der durch Hochwasser verursachten Schäden an der Fabriksanlage der Pelsdorfer mech. Weberei S. Taussig in Pelsdorf bestimmt sein
1764	K. k. Staatsbahn-Direction Prag		Ermässigung der Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	für die Station Schlan			Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1898		2 kr.	1 kr.	1 kr.			
1765	K. k. Staatsbahn-Direction Prag		Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für in ganzen Wagen anlangende Kaffee-Surrogat-Sendungen, welche als Stückgüter weiter gehen	für die Station Weseli Mezimosti		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1898							

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. Wien, 12. October 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September 1897, Z. 8303/III, an die österreichischen Bahnverwaltungen betreffend die anstandslose Beförderung von Reisegepäck.

Im Verlaufe der diesjährigen Reisesaison sind mehrfach Beschwerden über Anstände bei der Beförderung von Reisegepäck zur h. o. Kenntniss gelangt, bei deren Untersuchung ausser allen Zweifel gestellt wurde, dass Seitens des bei Ausübung des Gepäcksdienstes verwendeten Personals der klaglosen Abwicklung der Gepäckbeförderung nicht immer die nöthige Sorgfalt und Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Nachdem Anstände bei der Gepäckbeförderung, insbesonders die Verschleppung und der Verlust von Gepäckstücken für die betroffenen Reisenden die grössten Unannehmlichkeiten nach sich zu ziehen geeignet sind, so nimmt das Eisenbahnministerium Veranlassung, die geehrte Verwaltung einzuladen, strengstens darüber zu wachen, dass derartige Anstände Seitens der unterstehenden Bediensteten thunlichst vermieden werden, dass ferner, wenn solche Anstände gleichwohl vorkommen, dieselben mit grösster Beschleunigung geordnet und die schuldtragenden Organe entsprechend zur Verantwortung gezogen werden.

Das Eisenbahnministerium gibt sich der bestimmten Erwartung hin, dass dortseits nichts verabsäumt werden wird, um für die Folge eine klaglose Beförderung und Behandlung von Reisegepäck zu sichern.

Wien, am 30. September 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Eröffnung der Localbahnlinie Polička—Skutsch.

Die Localbahnlinie Polička — Skutsch wurde am 6. October 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Polička (Anschlussstation der k. k. St. B.), Ullersdorf (Haltestelle), Borowa, Wüstkamenitz (Halte- und Ladestelle), Čachnow, Richenburg, Skutsch Stadt und Skutsch (Anschlussstation der Oesterr. Nordwestbahn) zur Eröffnung.

Die Stationen wurden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet. Die Station Krouna, welche zwischen Čachnow und Richenburg gelegen und ebenfalls für den Gesammtverkehr bestimmt ist, bleibt bis auf Weiteres geschlossen. In der Haltestelle Ullersdorf findet nur Personen- und Gepäcksabfertigung durch den Conducteur, in Wüstkamenitz die Abfertigung von Personen, Gepäck und Wagenladungen statt.

Olmütz, im October 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Eröffnung der restlichen Zahnradstrecke Baumgartner—Schneeberg der Schneebergbahn.

Am 25. September 1897 wurde die Zahnradstrecke Baumgartner—Schneeberg der Schneebergbahn mit der Endstation Schneeberg dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Station Schneeberg ist für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen à 5000 kg eingerichtet.

Den Betrieb führt die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Wien, am 3. October 1897. G.-I.-Z. 14.986/B.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wurden der Eisenbahn lebende Thiere ohne Begleiter des Absenders zur Beförderung übergeben, so hat der Kläger, welcher den Ersatz des ihm durch Beschädigung der Thiere am Transporte verursachten Schadens gegen die Bahn beansprucht, das Verschulden der letzteren zu beweisen.

(Entscheidung vom 12. Mai 1897, Z. 5026.)

Laut Frachtbriefes wurden von der Bahn in der Station X. zwei Waggonladungen lebenden Viehes zur Beförderung an A. nach der Station Z. übernommen; der Transport zwischen der Station Y. und der Endstation Z. lag der Eisenbahn-Gesellschaft B. ob, welche das Vieh am dritten Tage nach seiner Verladung auf der Absandtstation X. dem A. in der Bestimmungsstation Z. zur Rampe stellte. Der Klage des A. gegen die Bahngesellschaft B. auf Ersatz des daraus entstandenen Schadens, dass bei der Auswaggonirung ein Ochse todt und zwei Ochsen mit gebrochenem Genick vorgefunden wurden, wurde vom k. k. Handelsgerichte Wien mit Urtheil vom 29. December 1896, Z. 36.604 ex 1894, bedingt gegen Herstellung des Beweises durch die dem Kläger rückgeschobenen Haupteide über den Umstand, dass bei der Auswaggonirung die Beschädigung der zwei letztgenannten Ochsen bahnämtlich constatirt worden sei, und über den Einkaufspreis der Ochsen — und zwar aus folgenden Gründen stattgegeben:

Dass bei der Auswaggonirung ein Ochse todt vorgefunden wurde, wird von der geklagten Seite zugegeben, dagegen bestritten, dass hiebei die Beschädigung der anderen zwei Ochsen constatirt wurde. Da nach § 64 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75, die Eisenbahn für den Schaden haftet, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist; da ferner die Einwendung der geklagten Bahngesellschaft, dass eine Aenderung des Klagegrundes in der Verhandlung vorgenommen worden sei, deshalb unstichhältig erscheint, weil das Klagebegehren überhaupt auf die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gegründet wird und die Versäumung der Lieferungsfrist, resp. die ungewöhnlich lange Dauer des Transportes zwischen den zum Betriebe der geklagten Gesellschaft gehörigen Stationen Y. und Z. nur als besondere Art der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers hervorgehoben erscheint; da weiters auch die Einwendung der geklagten Bahngesellschaft, dass nach § 69, Absatz 2, des citirten Betriebsreglements durch die Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers und durch Bezahlung der Fracht alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit erloschen sind, weil sie nicht binnen acht Tagen nach Ablieferung, bezw. nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind, durch das Schreiben der General-Direction der Bahn widerlegt ist, aus welchem hervorgeht, dass die fragliche Reclamation am 14. Tage eingebracht wurde, ohne dass selbe als verspätet beanständet worden wäre; die fernere Einwendung der mangelhaften Verpackung (§ 40 des citirten Betriebsreglements), sowie die Berufung der beklagten Bahngesellschaft auf § 67, Z. 4 B.-R., schon deshalb nicht berücksichtigt werden kann, weil die Beklagte den Beweis der behaupteten mangelhaften Verpackung nicht erbracht hat; endlich die Einwendung, dass, ungeachtet Begleitung für den Thiertransport Seitens der Bahn gefordert wurde, keine Begleitung beigestellt wurde und durch die Beigabe einer Thierbegleitung der Schade hätte verhindert werden können, durch das Gutachten der Sachverständigen, wonach eine Beaufsichtigung und Wartung der Thiere zur Abwehr eines Schadens umsoweniger genügt, als dieselbe naturgemäss nicht während des Fahrens, sondern nur in den Stationen besorgt werden kann, widerlegt wird, so war dem Klagebegehren gegen Herstellung der obgedachten Beweise über die theils die Schadenshöhe, theils die Feststellung der Beschädigung betreffenden strittigen Umstände stattzugeben.

Ueber Appellation der geklagten Bahngesellschaft hat das k. k. Oberlandesgericht Wien mit Entscheidung vom 3. März 1897, Z. 2785, die Klage unbedingt abgewiesen.

Gründe: Im vorliegenden Falle handelt es sich um den Transport von lebenden Thieren, bezüglich dessen die im Art. 395 H.-G.-B. normirte Haftpflicht des Frachtführers durch das Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juli 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75, dessen Bestimmungen bis auf geringe Abänderungen auch noch im Jahre 1891 (zur Zeit des in Rede stehenden Transportes) für alle österreichisch-ungarischen Bahnen Geltung hatten, nach Zulass des Art. 424 u. ff. H.-G.-B. wesentliche Einschränkungen erfahren hat. Nach § 44, Abs. 2, des citirten Betriebsreglements haftet nämlich die Bahn nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der lebenden Thiere für dieselben verbunden besonderen Gefahr entstanden ist, und leistet insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Ein- oder Ausladen oder während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist, auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung des Viehtransportes bemerkt wird. Nach § 40 ebenda hat der Absender, resp. Empfänger das Ein- und Ausladen der lebenden Thiere selbst zu besorgen oder besorgen zu lassen und sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst zu überzeugen; die Begleiter des Viehtransportes haben in der Regel

ihren Platz in dem betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Nach § 67, Z. 6 ebenda, ist bis zum Nachweise des Gegentheils zu vermuthen, dass ein eingetretener Schade, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist, und kann nach Z. 7 die bedungene Befreiung von der Haftpflicht nur dann nicht eintreten, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. Laut der auf dem Frachtbriefe befindlichen Clausel hat der Absender C. der Eisenbahn das Vieh ausdrücklich ohne Begleiter auf seine eigene Gefahr übergeben und hiedurch alle Consequenzen und Schäden ausdrücklich auf sich genommen, welche aus der Unterlassung der Beigabe von Begleitern für die zwei Viehwaggons entstehen konnten. Es kann also der Empfänger, d. i. der Kläger, der das Vieh unter denselben Rechtsverhältnissen zu beziehen hatte, die Eisenbahn für den Schaden, welcher aus dieser Unterlassung entstehen konnte, ohne Nachweis eines Verschuldens der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nicht verantwortlich machen. Nach der Behauptung des Klägers soll nun ein Verschulden der geklagten Bahngesellschaft darin liegen, dass der Transport der Rinder auf der nur 8 km langen Strecke von Y. bis Z. angeblich 15 Stunden dauerte. Dieser Umstand allein ist jedoch zur Begründung eines Verschuldens der Eisenbahn nicht hinreichend, weil mit Rücksicht auf die 478 km lange Bahnstrecke von X. bis Z. und im Hinblicke auf die §§ 45 und 57 B.-R. und auf die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 106, wonach der Bahn eine eintägige Expeditions- und eine zweitägige Transportfrist offen stand und die Lieferzeit beim Uebergange des Frachtgutes von einer Bahn auf die andere nach der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabs- und der Bestimmungsstation zu berechnen ist, eine Ueberschreitung der reglementmässigen Lieferzeit nicht stattgefunden hat. Ein anderer Umstand, aus welchem ein Verschulden der Bahn abgeleitet werden könnte, wurde vom Kläger nicht angeführt und zur Entkräftung der obigen Vermuthung nicht bewiesen, dass der Schaden auf eine Art entstanden ist, für welche die Haftung der Bahn nicht ausgeschlossen wurde. Hiezu kommt, dass der Anspruch auf den Ersatz des Schadens wegen der angeblichen Versäumung der Lieferzeit nicht binnen der im § 69, Abs. 2, des citirten Betriebsreglements normirten achttägigen Frist erhoben wurde. Der gegen die Eisenbahn erhobene Ersatzanspruch erscheint demnach in keiner Weise begründet, und war daher in Abänderung des erstrichterlichen Urtheils das Klagebegehren unbedingt abzuweisen.

Ueber die Revisionsbeschwerde des Klägers hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Erkenntniss vom 12. Mai 1897, Z. 5026, das Urtheil der zweiten Instanz aus dessen Gründen bestätigt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost. (Pläne für eine Drehscheibe und Schiebebühne.) Die von Andrea Franz in Graz vorgelegten Pläne für die Drehscheibe und Schiebebühne der elektrischen Kleinbahn Graz-Maria Trost wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 13.139/I.]

Projectirte Localbahn Hödnitz-Hosterlitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Max Freiherrn von Kübeck vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hödnitz der Linie Grussbach—Znaim des Ergänzungsnetzes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Hosterlitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 13. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 15.049/I.]

Waldindustriebahn Nadworna-Rafailowa. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. September die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von dem Ingenieur J. Schäffer vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Waldindustriebahn von Nadworna bis Rafailowa die politische Begehung im Zusammenhange mit der eventuell sich als nothwendig ergebenden Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.003/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

8. October: Wegen anhaltenden Schneesturmes wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Wigstadtl—Bautsch bis auf Weiteres eingestellt. — Zwischen Zauchtl—Wigstadtl bleibt der Zugsverkehr aufrecht.

9. October. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr am gestrigen Tage wieder aufgenommen.

Steyrthalbahn.

9. October. Der Gesammtverkehr auf der Strecke Grünsburg—Molln wurde wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 27. September, Z. 53.856, den Einwohnern von Tarnócza, Franz Grafen Széchényi und Otto Biedermann, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Szigetvár der Linie Barcs—Üszög der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn abzweigende und diese in radialer Richtung über Csertö, Mozsgó, Sümeg-Szent-László, Boldog-Aszonyfa, Böszenfa und die Gemarkung der Gemeinde Simonfa in der Station Kaposvár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Szeged-Karlova. (Eröffnung des Betriebes.) Nachdem der Bauzustand und die Betriebseinrichtung der die Knotenpunktstation Szeged in radialer Richtung mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek verbindenden, neu erbauten Localbahn Szeged-Karlova von der technisch-polizeilichen Begehungscommission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114) als entsprechend befunden wurde, erfolgte am 29. September die Uebergabe der Strecke für den öffentlichen Verkehr, und zwar ausser den beiden entsprechend erweiterten Einmündungsstationen Szeged-Rókus und Karlova mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Szerb-Keresztur, Török-Kanizsa-Jozefova, Tisza-Szt. Miklós, Padé und Bocsár, den Verladebahnhöfen O-Szt. Iván, Uj-Szt. Iván, Gyála, Szarad und Csóka, schliesslich der Haltestelle Eszter-Major.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Sistirung der Ausbildung von Frauen für den Cassadienst.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass für die bei diesen Bahnen systemisirten Stellen weiblicher Cassiere die Zahl der bereits vorgemerkten qualificirten Bewerberinnen eine so grosse ist, dass voraussichtlich das Erforderniss auf Jahre hinaus gedeckt erscheint. Im Auftrage des Handelsministers ist daher, insolange als die Vorgemerkten nicht placirt sind, die Ausbildung von Cassierinnen zu sistiren und die Annahme neuer Bewerbungsgesuche zu verweigern.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die Schlussstrecke Salzhemmendorf—Duingen der Kleinbahn Voldagsen-Duingen mit den Stationen Eggersen, Levedagsen, Thüste, Weenzen und Duingen für den öffentlichen Verkehr; den Betrieb führt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Hannover; die 6·6 km lange vollspurige Nebenbahn Schieder-Blomberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; die an dieser Nebenbahn, welche von der Strecke Hameln—Altenbeken abzweigt, gelegene Station Blomberg (Bahnhof III. Cl.) ist für den Personen- und Gepäcksverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen daselbst ausgeschlossen ist; die 25·8 km lange normalspurige Nebenbahn Mühlhausen-Ebeleben, welche in Mühlhausen an die Preussischen Staatseisenbahnen, in Ebeleben an die durch die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Nebenbahn Hohenebra-Ebeleben anschliesst und am 4. Juni für den Personenverkehr eröffnet wurde, auch für den Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Ebeleben (Anschlussstation), Rockensussra (4·20 km), Mehrstedt (6·35 km), Schlotheim (8·90 km), Oesterkörner (12·35 km), Körner (15·25 km), Grabe (18·40 km) und Mühlhausen i. Th. (Anschlussstation, 25·80 km); die Stationen Rockensussra, Mehrstedt und Oesterkörner sind für den Stückgutverkehr nicht eingerichtet; Fahrzeuge, zu deren Ver-, bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Ebeleben, Schlotheim und Mühlhausen i. Th. angenommen, bezw. ausgeliefert; der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke beträgt 300 m, der grösste zulässige Raddruck 7 t; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Berlin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen, von welcher auch sämmtliche Verhandlungen, welche auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten Bezug haben, geführt werden; am 12. Juli die Theilstrecke Nordhausen—Ilfeld der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn mit den Stationen Nordhausen, Altenthor, Crimderode, Niedersachswerfen und Ilfeld für den Personenverkehr; am 15. Juli die 5·6 km lange Reststrecke Lemnitzhammer—Blankenstein (Saale) der Neubaulinie Triptis—Blankenstein (Saale), sowie die bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr in Betrieb gewesene Strecke Lobenstein—Lemnitzhammer im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; von den an der neuen Bahnlinie gelegenen Stationen besitzen die Haltestellen Lemnitzhammer und Harra, sowie der Bahnhof Blankenstein (Saale) die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, Blankenstein (Saale) ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Fahrzeugen, soweit letztere durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 16. Juli die 11·5 km lange Strecke Solingen-Süd—Remscheid im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personen- und Güterverkehr; Zwischenstationen sind mit Ausnahme des Haltepunktes Schaberg, welcher nur dem Personenverkehre dient, nicht vorhanden; die Entfernung des genannten Haltepunktes von der Station Solingen-Süd beträgt 4·0 km und von der Station Remscheid 7·5 km; Reisegepäck wird auf dem Haltepunkte Schaberg nur zur Nachabfertigung angenommen; der zulässige grösste Radstand beträgt auf der neuen Strecke 5·5 m, der Raddruck 7·6 t, der kleinste Bogenhalbmesser 250 m; gleichzeitig mit der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Solingen-Süd—Remscheid wurde auf den Strecken Solingen-Süd—Ohligs und Ohligs—Hilden der Hauptbahnbetrieb eingeführt; an demselben Tage ist die seither der Betriebsinspection Düsseldorf 2, sowie der Maschinen- und der Verkehrs-Inspection zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Ohligs (excl.)—Solingen-Süd—Solingen-Nord (incl.) mit der Abzweigung nach Solingen-Weyersberg aus den Bezirken dieser Inspectionen ausgeschieden und auf die Betriebs-Inspection Lennep, bezw. auf die Maschinen- und die Verkehrs-Inspection zu Elberfeld übergegangen.

b) In Sachsen: Am 1. Juli die 15·5 km lange schmalspurige Nebenbahn Mulda-Sayda der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche in Mulda von der Nossen—Moldauer Bahnlinie abzweigt, für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; ausser der Anschlussstelle Mulda, von wo aus auch die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt, liegen an der Strecke der Haltepunkt Wolfsgrund, die Haltestellen Dorfchemnitz bei Sayda, Voigtsberg in Sachsen und Friedebach, sowie die Endstation Bahnhof Sayda; ferner am 20. Juli die 17·4 km lange schmalspurige Nebeneisenbahn Cranzahl-Oberwiesenthal der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche in Cranzahl von der Linie Weipert—Annaberg abzweigt, für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; ausser der Anschlussstation Cranzahl, von wo aus auch die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt, liegen noch an der neuen Strecke die Personenhaltepunkte Unter-Neudorf und Niederschlag, die Haltepunkte Neudorf i. Erzg., Vierenstrasse (zugleich Holzladestelle), Kretscham-Rothensehma, Hammer-Unterwiesenthal und Unterwiesenthal, sowie der Endbahnhof Oberwiesenthal.

c) In Elsass-Lothringen: Am 21. Juli die 12·046 km lange vollspurige Bahnstrecke Wingen—Münzthal der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Verkehrsstellen Wingen (Anschlussstation an die Linie Obermodern—Saargemünd), Rosteig (Haltepunkt, 2·965 km), Sucht (Haltepunkt, 7·164 km), Meisenthal (Haltestelle, 8·361 km) und Münzthal-St. Louis (Station, 12·046 km) für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr; die Haltepunkte Rosteig und Sucht dienen nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre, die Haltestelle Meisenthal dem Personen-, Gepäcks- und vollen Güterverkehre und die Station Münzthal-St. Louis dem Personen-, Gepäcks-, Express- und Stückgutverkehre; der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke, welche der Betriebsdirection Saargemünd unterstellt ist, beträgt 300 m, die grösste Neigung 1 : 60, der grösste zulässige Radstand 6·0 m und der grösste zulässige Raddruck 7000 kg; bei der Beladung offener Wagen hat das Lademass I Anwendung zu finden.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die Haltestelle Kämmereiforst im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. auch für den unbeschränkten Viehverkehr; Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen; die Station Brockau zwischen den Stationen Breslau oberschl. Bahnhof und Kattern an den Abzweigungen nach Ströbel und Mittelwalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 15. Juli die Haltestelle Kültzschau an der Strecke Eilenburg—Pretzsch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a/Saale, welche bisher nur dem Güter- und Viehverkehre diente, auch für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, und zwar als Haltestelle der Nebenbahn und als Haltepunkt der Hauptbahn; der Haltepunkt Delitz am Berge zwischen den Stationen Lauchstädt und Benkendorf an der Strecke Lauchstätt—Schlettau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Bayern: Am 1. Juli die Bahnstation V. Classe Amselfing zwischen den Stationen Strasskirchen und Straubing der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den beschränkten Güterdienst (Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg).

c) In Hessen: Am 1. Juli der Haltepunkt Buches-Dudelsheim an der oberhessischen Bahnstrecke Gelnhausen—Stockheim, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle auch für die Abfertigung von Gütern aller Art, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; ferner der Haltepunkt Rödgen zwischen den Stationen Giessen und Grossen-Buseck an der oberhessischen Bahnstrecke Giessen—Fulda für den Personenverkehr.

Preussen. (Erlass über die jüngsten Eisenbahnunfälle.) Aus Anlass der jüngsten Eisenbahnunfälle hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 16. Juli eine neue Verfügung an sämmtliche Directionen der Staatsbahnen ergehen lassen, die nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgenden Wortlaut hat:

Nach dem Ergebnisse der angestellten Untersuchungen sind die in letzter Zeit vorgekommenen beklagenswerthen Eisenbahnunfälle zu einem grossen Theil durch die Nichtbeachtung klarer und einfacher Vorschriften über die Handhabung des Betriebes hervorgerufen worden. Ich bin daher genöthigt, den

königlichen Eisenbahn-Directionen die genaue Beachtung des Erlasses vom 21. November 1884 u. s. w. zur ernsten Pflicht zu machen, nach welchem jede auf grobe Pflichtverletzung zurückzuführende Zuwiderhandlung gegen eine zur Sicherung des Betriebes erlassene Vorschrift, auch wenn dadurch eine Störung des Betriebes oder ein Unfall nicht herbeigeführt worden ist, in der Regel mit Dienstentlassung, bei fest angestellten Beamten mit Einleitung des Disciplinarverfahrens auf Dienstentlassung zu ahnden ist. Dies ist sämmtlichen Beamten und Hilfsbeamten durch die Dienststellenvorsteher zu eröffnen.

— (Probefahrt mit einem Strassenbahnwagen mit elektrischem Betriebe.) In Gegenwart der Direction und des Aufsichtsrathes der Grossen Berliner Pferdebahn fand vor einigen Tagen die Probefahrt mit einem neu erbauten Strassenbahnwagen statt, dessen elektrischer Betrieb nach dem sogenannten gemischten System eingerichtet ist. Die Elektromotoren, Schalt- und Regulirapparate sind von der Union-Elektricitäts-Gesellschaft geliefert, während die Accumulatorenbatterie von der Gülcher Accumulatorenfabrik nach einem neuen, mehrfache Vorzüge bietenden System ausgeführt worden ist. Der wesentlichste Vorzug der Gülcher Accumulatoren besteht in ihrem bisher nicht erreichten geringen Gewicht. Die ganze Batterie, die diesen grossen vierachsigen Wagen von 12·5 t Gewicht mit Leichtigkeit in Bewegung setzte und mit einer Ladung für eine Fahrt von 15—20 km ausreicht, einschliesslich aller Nebenbestandtheile, wiegt nur 1200 kg gegenüber dem Gewichte von 2500 bis 2600 kg bei gleicher Leistung der bisher im Gebrauch befindlichen Batterien anderer Systeme.

Frankreich. (Projectirte Vermehrung der Linien der Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain.) Das Executivcomité der zur Führung der Agenden der Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain eingesetzten Specialcommission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 45) hat zur Ergänzung des bereits concessionirten Netzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102) den Ausbau noch weiterer zwei Hauptlinien beantragt, und zwar:

1. einer vom Palais-Royal ausgehenden, mit Unterfahrung der wichtigsten Strassenzüge nach Berührung des Ostbahnhofes durch den Faubourg-Saint-Martin und weiterhin die Buttes Chaumont bis Villette führende Linie, durch welche auch die beiden Bahnhöfe Ostbahnhof und Westbahnhof unter einander verbunden werden;
2. einer von der die Station Palais-Royal mit der Station Place de l'Opéra verbindenden und von letzterer Station ausgehenden, über La Madeleine - Place de la Concorde und nach Unterfahrung der Seine mit Berührung der Ecole Militaire bis Grenelle, ferner von dort aus mit abermaliger Unterfahrung der Seine über Auteuil bis zur Grenze des Bois de Boulogne führenden Linie.

Diese beiden durch die Theilstrecke Palais-Royal—Opéra zukünftig mit einander verbundenen Linien werden eine das gesammte hauptstädtische Territorium vom äussersten Nordosten bei Villette bis zum äussersten Westen bei Auteuil durchschneidende Transversallinie bilden, welche berufen ist, die frequentesten oberirdischen Strassenzüge auf correspondirendem unterirdischen Wege zu entlasten.

— (Bau einer Strasseneisenbahn in Pont-de-Voux mit Motorenbetrieb.) Die Interessenten der Stadt Pont-de-Voux (Bourgignon) haben den Bau einer die Stadt Pont-de-Voux mit dem Bahnhofe Pont-de-Voux-Fleureville der Linie Paris—Lyon—Méditerrannée verbindenden, für Personen- und Frachtenverkehr einzurichtenden, circa 5 km langen Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb, deren Gemeinnützigkeitserklärung bereits erfolgte, beschlossen. Diese Linie wird von Seiten der Regierung eine jährliche Subvention von höchstens 4500 Frcs., von der Commune Pont-de-Voux eine solche von 8500 Frcs., somit von insgesammt 13.000 Frcs. geniessen. Die Zahlung dieser beiden Garantiesummen hört mit dem Zeitpunkte des Beginnes einer 4·22 pCt. betragenden Verzinsung des Anlagecapitals auf.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues einer von Olorons nach Bedou projectirten Eisenbahn.) Das „Journal officiel" vom 30. August verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung einer von der Direction der Südbahn-Gesellschaft projectirten, von Olorons bis Bedou projectirten normalspurigen Eisenbahn. Im Interesse der Realisirung dieses Projectes hat der Generalrath des Departements Basses Pyrénées (Gascogne) den Beschluss gefasst, im Sinne des Gesetzes vom 16. Mai 1881 zu Gunsten der Grundeinlösungen einen der Hälfte des Ankaufspreises entsprechenden Beitrag zu leisten.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues eines Localeisenbahnnetzes im Bereiche des Departements Saône et Loire.) Das „Journal officiel" vom 31. August verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten eines im Bereiche des Departements Saône et Loire zu erbauenden Localeisenbahnnetzes mit im Allgemeinen 1 m Spurweite, und zwar folgender Linien:

1. Bourbon-Lancy (Bahnhof der Linie Paris — Lyon — Méditerranée)— Toulon sur Arroux (Localbahnhof Digoin-Etang). Diese Linie ist zwar normalspurig (1·45 m) zu erbauen, jedoch ist im Interesse der Continuität des Schmalspursystems innerhalb des normalspurigen Geleises ein Geleise mit 1 m Spurweite einzulegen;
2. Autun (Bahnhof der Linie Paris — Lyon — Méditerranée)— Corcelles bis zur Grenze des Departements de la Nièvre;
3. Mâcon (Bahnhof der Linie Paris—Lyon—Méditerranée)— Fleureville (Bahnhof der Linie Paris—Lyon—Méditerranée);
4. Saint Bonnet-Beaubéry (Bahnhof der Linie Paris—Lyon—Méditerranée)—Monceau les Mines (Bahnhof der Linie Paris—Lyon—Méditerranée);
5. Saint Marcel (Bahnhof der Linie Paris—Lyon—Méditerranée)— Saint Martin en Bresse (eigener Bahnhof).

Das effective Baucapital ist für die Linie Bourbon-Lancy—Toulon sur Arroux mit 2,679.600 Frcs. und mit insgesammt 6,735.000 Frcs. für die Linien 2—5, somit im Ganzen mit 9,414.600 Frcs. bemessen. Das Maximale der staatlichen Subvention beträgt für die Linie 1 61.000 Frcs. und insgesammt 143.700 Frcs. für die Linien 2—5, somit im Ganzen 204.700 Frcs. per Jahr.

— (Längenverzeichniss der Anschlussverbindungen vermittelnden und sonstiger Haupttunnels.) Die Haupttunnels Frankreichs haben eine Gesammtlänge von 52.258 m, und zwar misst: der St. Gotthard-Tunnel 14.920 m, der Mont Cenis-Tunnel 12.220 m, der von Mouvage (Marne—Rhein) 4700 m, der Nerth-Tunnel (Linie Marseille) 4638 m, der Blaisy-Tunnel (Linie Paris—Lyon—Méditerranée) 4100 m, der Crédo-Tunnel (Linie Genf) 3900 m, der Tunnel de la Honblonnière (Linie Caen) 3100 m, der Dommartin-Tunnel (Linie Strassburg) 2678 m, der Tunnel de Robelloise (Linie Rouen) 2600 m.

Russland. (Baufortschritte im Bereiche des grossen transsibirischen Eisenbahnnetzes.) Das von der kaiserl. russischen Regierung ausschliesslich mit russischem Capital fundirte transsibirische Eisenbahnnetz repräsentirt eine Gesammtlänge von 7820 km, von welchem bereits folgende Linien

I. mit Oberbau versehen sind:

a) Tscheljabinsk (noch im europäischen Kaukasusgebiete)— Krasnojarsk—Jenissei in einer Länge von 2240 km,
b) eine von Wladiwostok in das Innere des Landes in nördlicher Richtung in einer Länge von vorläufig 424 km führende Flügelbahn der Hauptlinie;

II. im Unterbau vollendet ist:

c) die Linie zwischen dem Baikalsee und dem östlichen Endstücke der Hauptlinie in einer Länge von circa 1700 km;

III. im Unterbau bis zur Hälfte vollendet ist:

d) die Linie zwischen dem Baikalsee und dem Amurflusse in einer Länge von circa 700 km.

Anschliessend an letztere Linie ist die 2240 km lange Hauptlinie längs dem Amur, ferner die Schlinge um das südliche Ufergebiet des Baikalsees. Gegenwärtig wird dieser, wenn es das Treibeis zulässt, mit Trajecten befahren, während im Winter, sobald es die Stärke des Eises gestattet, auf dieses circa 64 km lange Feldbahnen gebettet werden, auf welchen die Materialzüge verkehren. An Stelle der Amurlinie, deren Bau innerhalb von vier Jahren beendet werden kann, ist der Bau einer kürzeren Variante über die Mongolei für den Fall in Aussicht genommen, wenn die chinesische Regierung die Führung eines Theiles dieser Linie über ihre Gebietstheile gestatten sollte.

— (Projectirter Bahnbau Orenburg-Taskend.) Die kais. russische Regierung hat den Bau einer von Orenburg ausgehenden, bis Taskend zum Anschlusse an das Transkaspische Eisenbahnnetz führenden erstclassigen Eisenbahn in Aussicht genommen, um zwischen ihrem im Entstehen begriffenen asiatischen und dem europäischen Eisenbahnnetze an mehreren Punkten Anschlüsse zu schaffen, die durch Vermittlung des letzteren auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung sein werden. Zu diesem Behufe wird gleichzeitig eine von einem geeigneten Punkte der Linie Orenburg—Taskend abzweigende und diese in Tscheljabinsk mit den Sibirischen Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) verbindende Linie erbaut werden.

Schiffahrt.

Danzig. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1896.) Laut der im Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig enthaltenen statistischen Nachweisungen gingen in der Zeit vom 8. März bis 28. November 1896 durch die Plehnendorfer Schleuse stromab:

a) 5972 Schiffsgefässe (4163 beladene und 1809 unbeladene), gegen 7885 Schiffsgefässe (5706 beladene und 2179 unbeladene) in 1895, und zwar 12 unbeladene Seeschiffe, 2890 Flussdampfer (2225 beladen, 665 unbeladen), 455 Gabarren und oberländische Canalkähne (238 beladen, 217 unbeladen), 375 kurische Kähne (133 beladen, 242 unbeladen), 1573 Berliner Oderkähne und Zillen (1070 beladen, 503 unbeladen), 15 Barken und Dubasse (3 beladen, 12 unbeladen), 1 unbeladener Galler und Biggen, 42 Yachten (19 beladen, 23 unbeladen), 311 Lummen, Beidacke und Obstkähne (195 beladen, 116 unbeladen), 298 Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen (280 beladen, 18 unbeladen);

b) 572 unbeladene Holztraften (gegen 464 in 1895);

stromauf:

a) 6088 Schiffsgefässe (4861 beladen, 1227 unbeladen), gegen 7926 Schiffsgefässe (5722 beladen, 2205 unbeladen) in 1895, darunter 24 beladene Seeschiffe, 2924 Flussdampfer (2328 beladen, 596 unbeladen), 469 Gabarren und oberländische Canalkähne (448 beladen, 21 unbeladen), 368 kurische Kähne (354 beladen, 14 unbeladen), 1582 Berliner Oderkähne und Zillen (1415 beladen, 167 unbeladen), 17 beladene Barken und Dubasse, 1 beladener Galler und Biggen, 52 Yachten (41 beladen, 11 unbeladen), 356 Lummen, Beidacke und Obstkähne (217 beladen, 139 unbeladen), 295 Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen (16 beladen, 279 unbeladen);

b) 17 unbeladene Holztraften (gegen 7 in 1895).

Der Waarenverkehr auf der Weichsel per Schiff nach Danzig bezifferte sich auf 1,687.385 q (gegen 1,459.280 q in 1895), darunter 4220 q Lumpen aller Art, 14.850 q Soda, 8550 q Roheisen und Brucheisen, 2180 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 29.085 q verarbeitetes Eisen aller Art, 5975 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 182.710 q Weizen und Spelz, 166.835 q Roggen, 9410 q Hafer, 15.875 q Gerste, 10.290 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 57.935 q Oelsaat, 1770 q Kartoffeln, 3635 q frisches und getrocknetes Obst, 2025 q Gemüse und Pflanzen, 3820 q Glas und Glaswaaren, 1130 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 1450 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 21.400 q harte Schnittwaaren, 44.420 q weiche Stämme, 32.115 q weiche Schnittwaaren, 11.200 q weiche Brennholzscheite, 2640 q Reisig und Faschinen, 13.660 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 8330 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 20.800 q Bier, 24.930 q Branntwein, 2440 q Fische, auch Häringe, 54.470 q Mehl und Mühlenfabrikate, 900 q Salz, 1420 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 660.310 q Zucker, Melasse, Syrup, 14.280 q fette Oele und Fette, 2170 q Steine und Steinwaaren, 7090 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 6710 q lebendes Vieh, 210.795 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2755 q Thonwaaren, Steingut und Porzellan.

Von Danzig wurden per Schiff auf der Weichsel befördert: 2,643.675 q (gegen 2,375.280 q in 1895), darunter 22.965 q Düngemittel aller Art, 20.820 q Soda, 96.275 q Farbholz, 12.065 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 130.330 q Roheisen und Brucheisen, 8490 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 121.480 q verarbeitetes Eisen aller Art, 114.710 q Cement, Trass und Kalk, 39.385 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 2080 q Weizen und Spelz, 10.830 q Gerste, 7730 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 5540 q frisches und getrocknetes Obst, 4125 q Gemüse und Pflanzen, 6795 q Glas und Glaswaaren, 27.280 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 18.455 q harte Schnittwaaren, 18.230 q weiche Schnittwaaren, 34.840 q Reisig und Faschinen, 2090 q Borke, Lohe, 9405 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 17.620 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 18.050 q Branntwein, 12.330 q Wein, 61.940 q Fische, auch Häringe, 54.975 q Mehl und Mühlenfabrikate, 35.775 q Reis, 21.870 q Salz, 12.950 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 114.430 q Zucker, Melasse, Syrup, 1120 q Rohtabak, 51.320 q fette Oele und Fette, 232.310 q Petroleum und andere Mineralöle, 186.260 q Steine und Steinwaaren, 967.720 q Steinkohlen, 6950 q Coaks, 3910 q Torf, 76.455 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 18.080 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2220 q Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 3115 q rohe Wolle.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis 14. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

8. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän A. Lazzari, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

8. October, Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich, }
11. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Sabbadini, } um Mitternacht
13. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich, }

Vergnügungsreisen:

10. October, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. October, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Venus", Capitän E. Klun, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

10. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Memfi", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

13. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Cossovich, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

14. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. October, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Poseidon", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Novbr., Dampfer „. . . . .", Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der schmalspurigen Localbahn Neuhaus-Neubistritz gelangt der Nachtrag VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält den Tarif und Kilometerzeiger der voraussichtlich im Monate October 1897 zur Eröffnung gelangenden Localbahn Neuhaus-Neubistritz.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 6. October 1897. [752]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Güterverkehre bestehenden Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung, bezw. Aenderung der Tarifbestimmungen;
2. Erweiterung mehrerer Ausnahmetarife, bezw. Ermässigung einzelner Frachtsätze derselben;
3. Einführung eines Ausnahmetarifes 45 für Obst in loser Schüttung;
4. Aufhebung der Ausnahmetarife 34 (Zündhölzer) und 42 (Thonröhren);
5. Einbeziehung der Station Dortmund, Eilgutabfertigung, Aenderung von Stationsnamen und Uebergang von Stationen in den Verwaltungsbezirk anderer Directionen;
6. Ergänzung des Kilometerzeigers;
7. Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 6. October 1897. [753]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des II. Nachtrages zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1897.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1897 gelangt der II. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1897 zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den Ausgabestellen für Fahrscheinhefte erhältlich sein.

Wien, am 6. October 1897. [754]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung der Nachträge II zum Tarife vom 1. April 1896, sowie zum Anhange zu diesem Tarife.

Mit 1. November 1897 gelangt zu dem vom 1. April 1896 giltigen Tarife, sowie zum Anhange zu diesem Tarife je ein Nachtrag II zur Einführung.

Beide Nachträge enthalten Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren, sowie des Kilometerzeigers und neue Frachtsätze für die Verladestelle Paredl, der Nachtrag II zum Tarife überdies noch neue Frachtsätze für die Station Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Ergänzungen der ermässigten Frachtsätze für die sächsischen Stationen Gröditz, Riesa, Riesa-Elbquai und Meissen, endlich Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Verkehrsstellen der sächsischen Schmalspurbahnen und Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 6. October 1897. [755]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Bransdorf für den Frachtgutverkehr.

Die an der Linie Olmütz—Jägerndorf—Troppau gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Bransdorf wird am 1. November 1897 auch für den unbeschränkten Frachtgutverkehr eröffnet.

Wien, am 4. October 1897. [756]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. December 1897 gelangt der Nachtrag I zum obgenannten Tarife zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit galizischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie für den Verkehr mit den gemeinsamen Stationen Krakau, Oświęcim und Podgórze-Bonarka und überdies Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogene Station Késmárk der Poprádthaler Localbahnen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. October 1897. [757]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Teschen.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien eine grosse Menge von Gütern in dem Magazine und auf den Lagerplätzen der Station Teschen angehäuft hat und die Manipulation auf das empfindlichste behindert ist, wird, um der Gefahr einer gänzlichen Stockung vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. October 1897, Z. 8973/III, die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für ankommende Frachtgüter in der Station Teschen vom Kundmachungstage bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 9. October 1897. [758]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Im Nachhange zu unserer Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 105 vom 11. September 1897, Seite 1845, betreffend Aufhebung von Frachtsätzen im Tarife, Theil II, Heft 1, des obenerwähnten Verbandes wird hiedurch mitgetheilt, dass die für die Stationen Jägerndorf und Ziegenhals enthaltenen Frachtsätze für den Classengüterverkehr noch bis Ende October 1897 in Kraft verbleiben.

Budapest, am 7. October 1897. [759]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. November 1897 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. December 1897, gelangt der Nachtrag I zu dem obigen Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue, bezw. geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
2. Aufhebung von Frachtsätzen;
3. Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. October 1897. [760]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag IX.) Am 1. October 1897 ist zu diesem Tarife der Nachtrag IX erschienen. Derselbe enthält alle mit Giltigkeit vom 1. October, bezw. 15. October 1897 auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wirksamkeit tretenden neuen Tarife, sowie zu bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebener Ergänzungs- und Benachrichtigungsblätter zur Durchführung gelangen.

Ausstellungsgegenstände des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie in Wien. (Transportbegünstigung.) Für den frachtgutmässigen Transport von Ausstellungsgegenständen des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie in Wien gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897, rücksichtlich der im Abschnitte A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Bahnlinien im Verkehre von und nach Wien I (K.E.B.), sowie von und nach Wien II (K.F.J.B.) eine fünfzigpercentige Frachtermässigung von den nach der Gebührenberechnungstabelle unter Ziffer VII des eben genannten Tarifabschnittes sich ergebenden normalen Frachtsätzen. Hiebei gilt als Bedingung, dass auf den betreffenden Frachtbriefen die Sendungen ausdrücklich als Ausstellungsgut bezeichnet sind und das k. k. österreichische Museum für Kunst und Industrie in Wien als Empfänger, bei den Sendungen von Wien dagegen als Absender auf den Frachtbriefen angeführt erscheint.

Ausland.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Umladegebühr der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach.) Mit Ermächtigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 1. December die Frachtsätze, sowie die Umladegebühren der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach im Verkehre mit den Badischen Staatseisenbahnen und den übrigen badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb, ferner die in den directen Tarifen im Verkehre mit ausserbadischen Bahnen aufgenommenen Transitfrachtsätze einschliesslich der Mindesttaxe der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Lahrer Strassenbahn-Gesellschaft in Lahr, sowie das diesseitige Gütertarifbureau.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. October erschien zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 der Nachtrag I, welcher unter Anderem anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von verschiedenen Zechen, insbesondere nach dem Hochfelder Hafen, enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Englisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung neuer Tarifhefte 5 und 6.) Die Hefte 5 und 6 des Englisch-Südwestdeutschen Tarifes vom 1. Februar 1889 nebst Nachtrag I vom 1. Juli 1894 für den Verkehr zwischen London, Station der Englischen Ostbahn, einerseits, sowie pfälzischen und badischen Stationen andererseits traten am 1. October ausser Kraft und wurden durch neue Tarife mit theils ermässigten, theils geringfügig erhöhten Frachtsätzen ersetzt. Zum gleichen Zeitpunkte gelangen die Nachträge I zu den Englisch-Südwestdeutschen Heften 1, 4, 8 und 9 zur Ausgabe. Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. November in Kraft.

Rheinisch-Westphälisch-Nordwestdeutscher Kohlenverkehr. (Nachtrag I zum Ausnahmetarif 6.) Am 1. October erschien zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag I, welcher u. A. neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Sendungen von mindestens 10.000 und 45.000 kg von der Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) des Directionsbezirkes Essen, sowie nach verschiedenen Stationen der Directionsbezirke Altona und Hannover enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Allgemeine Dienstvorschriften für den Deutsch-Russischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1893. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist der II. Nachtrag zu den allgemeinen Dienstvorschriften, sowie die Dienstvorschrift A Nr. 26 zur Ausgabe gelangt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1766	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eichenbalken (Plançons)		Nadbrzezie-Weichselumschlag transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus auf dem Wasserwege binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie an gerechnet, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandssätze	Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, event. auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Weichselumschlag bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus. Die bezeichneten Documente dürfen keine Frachterstattungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr enthalten
				Bednarów						121				
				Bogdanówka						127				
				Bolechów						108				
				Borki wielkie						121				
				Brody						108				
				Buczacz						138				
				Czernowitz						146				
				Czortków						146				
				Delatyn						132				
				Dolina						110				
				Hadikfalva						158				
				Halicz						112				
				Hatna						162				
				Hliboka						152				
				Itzkany						164				
				Kalusz						116				
				Kamionka						125				
				Krasne						98				
				Krechowice						114				
				Krystynopol						95				
				Lubieńce						105				
				Maxymówka						125				
				Mikuliczyn						136				
				Nadworna						127				
				Nepolokoutz						140				
				Ottynia						123				
				Ozydow						103				
				Podwołoczyska						130				
				Skole						110				
				Sokal						97				
				Stanislau						119				
				Staresioło						89				
				Stryj						101				
				Synowódzko wyżne						108				
				Tarnopol						119				
				Tartarów						138				
				Tlumacz-Pałahicze						123				
				Volksgarten						146				
				Worochta						138				
				Woronienka						140				
				Wygoda						112				
				Zabłotce						105				
				Zadwórze						95				
				Zborów						110				
				Złoczów						105				
1767	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kapselschalen aus Pos. 8—17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bohentsch	Rakonitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	27 kr. = 54 h	50 Heller	4 h	Im Kartirungswege		
				Buchau					30 kr. = 60 h		10 h			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1768	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893 / Eisen und Stahl. Eisen- und Stahlwaaren der Position E—7 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Mährisch-Ostrau transit (für Sendungen von der Montan- und Ostrau-Friedlander Bahn), dann von Schönbrunn	Triest S.B. und Fiume	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen exportirt werden und binnen vier Monaten vom Datum des Eintreffens in Triest oder Fiume zur Verschiffung gelangen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	289·8 h / 291·8 h	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe und eines vom k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der diesen Behörden vorliegenden Manifeste (Schiffsladelisten) ausgestellten, den directen See-Export nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen nachweisenden Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten, und zwar die Abfahrt und Bezeichnung des Schiffes und der Inhalt eines jeden Collo unter Angabe der Marken, Nummern und Gewichte derselben, die directe Bestimmung der Güter etc. zu ersehen sind. Diese Documente müssen binnen 6 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes in Vorlage gebracht werden	
1769	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	Für Sendungen mit der Bestimmung nach Ostindien und nach den westlich Gibraltar gelegenen europäischen, afrikanischen und amerikanischen Häfen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, bezw. des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	180 kr. ö. W. = 360 h	300 h	60 h	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und Beibringung eines Certificates des k. k. Hafen- und Seecapitanates in Triest, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens drei Monate nach beendetem Bahntransporte in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1770	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn Fiume	Mähr.-Ostrau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	160 kr. ö. W. = 320 h 166 kr. ö. W. = 332 h	188 h 188 h	132 h 144 h	Im Kartirungswege		
1771	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Nemotitz oder umgekehrt	Triest-Südbahn Triest Freihafen S.B. Fiume	Unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, sonach für sperrige Güter mit einem 50percentigen Zuschlage	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oest.-Ung.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	404 414 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
1772	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	Triest Südbahn und Triest-Freihafen Südbahn	Brünn K.F.N.B., St.E.G.	Bei Aufgabe als Frachtgut unter Anwendung der für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilian. Verkehr (Tarif vom 1. April 1889) bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar.-Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	255 kr. ö. W. = 510 h	380 h	130 h	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889 vorgeschriebenen Documente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1773	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Silberbarren und gemünztes Silber bei Beförderung als Eilgut	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Triest	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife, Theil I, enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 2112 h b) 1854 h		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1774	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale, sowie für Eisen- und Stahlwaaren zu Schiffsbau- und Ausrüstungszwecken der k. und k. Kriegsmarine	Schönbrunn	Triest-St. Andrea und Triest Freihafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	174 kr. ö.W. = 348 h	206 h	142 h	Im Kartirungswege		
					Pola				186 kr. ö.W. = 372 h	224 h	148 h			
				Altkladno	Triest-St. Andrea und Triest Freihafen				141 kr. ö.W. = 282 h	236 h	46 h			
					Pola				153 kr. ö.W. = 306 h	254 h	52 h			
				Teplitz-Waldthor	Triest-St. Andrea und Triest Freihafen				144 kr. ö.W. = 288 h	246 h	42 h			
					Pola				156 kr. ö.W. = 312 h	264 h	48 h			
1775	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Z i n k b l e c h	Mährisch-Ostrau	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China und Japan via Suez-Canal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	194 kr. ö. W. incl. Mgb. = 388 h	274 h	114 h	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1776	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verbandstarife enthaltenen „allgemeinen Tarife" anwendbar sind	Altpaka	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	494	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
					Fiume					514				
				Polna-Stecken	Triest S.B. und Freihafen S.B.					410				
					Fiume					430 Heller inclusive Manipulationsgebühr				
1777	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E—6 des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893, zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd	Pilsen	Pola	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. der Nachträge hiezu Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	150 kr. = 300 h	228 h	72 h	Im Kartirungswege		
					Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St.B., Triest-Stadt k.k.St.B.				121 kr. = 242 h	212 h	30 h			
1778	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Schönbrunn	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein und von dieser bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	150 kr. = 300 h	224 h	76 h	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					151 kr. = 302 h	224 h	78 h			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
1779	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen — Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Neusattl	Fiume	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, sicilianischen, ägyptischen, dann französischen und spanischen Hafenplätzen, sowie nach Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif	164 kr. = 328 h (incl. Mgb. bezw. Steuer)	256 h	72 h	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im A) **Kartirungswege:** wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. Im B) **Rückvergütungswege:** Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe; in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Triest				145 kr. = 290 h (incl. Mgb. bezw. Steuer)	240 h	50 h			
1780	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit für selbe die „Allgemeinen Tarife“ aus dem Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889, anwendbar sind	Znaim Oe.N.W.B. Znaim St.E.G.	Fiume	Für Sendungen, welche via Suez-Canal oder nach Echellen des Schwarzen Meeres befördert werden, unter Anwendung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	380 Heller inclus. Manipulationsgebühr, bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
					Triest S.B. Triest-Freihafen					360 Heller inclus. Manipulationsgebühr, bezw. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1781	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure im Exporte nach Ostindien	H r u s c h a u	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Februar 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directe Tarife bestehen nicht		291 301 Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer		Im Kartirungswege, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
1782	**Südbahn-Gesellschaft**		Cellulose aus Pos. H—29 des allgemeinen Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Wien (Matzleinsdorf) transit (für Sendungen von Rattimau)	Triest S.B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Rattimau nach Triest oder Fiume zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	L o c a l t a r i f	173 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	160 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	13 Heller	Im Kartirungswege		
1783	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	S p i r i t u s	Pernhofen-Wulzeshofen	Triest S.B. Fiume	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif XI des vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	133 kr. = 266 h 137 kr. = 274 h	216 h 224 h	50 h 50 h	Im Kartirungswege		
1784	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnen	**Gusseiserne Wasserleitungsröhren**	**Mähr.-Ostrau und Schönbrunn**	P o l a	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	**Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr**	Verschieden	292 h	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1785	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E-6 des Tarifes Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893 zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd	Pilsen-Skodawerk	Pola Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St.B., Triest-Stadt k.k.St.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Aufgabe in Pilsen-Skodawerk. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif ab Pilsen-Skodawerk nach Pilsen, resp. Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif ab Pilsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	228·6 Heller 212·6 Heller		Im Kartirungswege		
1786	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oest. Staatsbahnen, Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn	Steine, fallend unter Pos. S-57 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Canfanaro Dignano	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. und Tetschen B.N.B. und Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der bezüglichen Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	Heller 272 274 inclus. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1787	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzinrückstände in Fässern oder Reservoirwagen	Mähr.-Ostrau	Triest S B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der bezüglichen Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif	Verschieden	188 Heller incl. Mgb, bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		
1788	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E-6 des Tarifes, Theil I, zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Schönbrunn	Triest S.B. Triest-S. Andrea Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements adressirt sein. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif	Heller 348 348 348	219 225 224	129 123 124	Im Kartirungswege		
1789	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohpetroleum	S. Sabba Fiume Freihafen	Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen u. Entleeren der Kesselwagen hat die Partei zu besorgen.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	170 | 167 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. auch incl. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller incl. Mgb. bezw. auch incl. Steuer				Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1790	Südbahn-Gesellschaft	am Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandsverkehre, bezw. am Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehre betheiligten Verwaltungen	Malz	Stationen der: K. F. N. B.	a) Triest*) b) Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach über Gibraltar hinaus gelegenen Häfen zum Export gelangen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des ab 1. April 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr massgebend	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarife für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen, bezw. Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr, resp. Localtarife							Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der laut Bestimmungen der Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Tarifes bedungenen Documente	Für die zu nebenstehenden ermässigten Frachtsätzen abgerechneten Sendungen kann überdies noch die im Verordnungs-Blatte Nr. 112 ex 1897 unter fortlaufender Nr. 1701 verlautbarte Begünstigung für die Dauer ihres Bestandes in Anspruch genommen werden
				Bisenz-Pisek					250	256	234	242	16	14			
				Bistritz a. H.					—	—	259	269	—	—			
				Branowitz					—	—	231	239	—	—			
				Brodek					—	—	261	272	—	—			
				Brünn					252	258	240	248	12	10			
				Chirlitz-Turas					—	—	245	254	—	—			
				Eywanowitz					—	—	264	275	—	—			
				Floridsdorf					—	—	192	194	—	—			
				Freiheitau					—	—	294	308	—	—			
				Göding					—	—	226	233	—	—			
				Hohenau					—	—	210	215	—	—			
				Hradisch (Ungar.-)					256	262	239	247	17	15			
				Kojetein					—	—	258	268	—	—			
				Kostel					—	—	222	229	—	—			
				Krasna					—	—	270	281	—	—			
				Kremsier					—	—	254	264	—	—			
				Krzenowitz					270	276	251	261	19	15			
				Leipnik					—	—	264	275	—	—			
				Lundenburg					—	—	218	224	—	—			
				Napagedl					—	—	244	253	—	—			
				Nezamislitz						—	263	274	—	—			
				Ober-Gerspitz					—	—	240	248	—	—			
				Olmütz					274	282	262	272	12	10			
				Prerau					266	274	254	264	12	10			
				Prossnitz					280	288	268	278	12	10			
				Radwanitz					—	—	264	275	—	—			
				Raigern					—	—	237	245	—	—			
				Rausnitz-Slawikowitz					—	—	254	264	—	—			
				Rohrbach i. M.					—	—	234	242	—	—			
				Rzikowitz					—	—	254	264	—	—			
				Saitz					—	—	225	232		—			
				Sokolnitz					—	—	248	257	—	—			
				Stauding					—	—	282	295		—			
				Sternberg					282	292	270	282	12	10			
				Troppau					306	318	294	308	12	10			
				Wischau					—	—	260	270	—				
				Zauchtel					284	294	272	284	12	10			
				K. k Oe. St. B.													
				Prag					328	342	304	342	24	—			
				Smichow					328	342	304	342	24	—			
				Holoubkau					—	—	308	354	—	—			
				Perutz							330	376	—	—			
				Tabor					298	314	272	314	26	—			
				Zlonitz					—	—	326	372		—			
				Freudenthal					328	336	294	316	34	20			
				Mähr.-Neustadt					—	—	278	298	—	—			
				Oe. N. W. B.													
				Chrudim					328	328	282	296	46	32			
				Gross-Priesen					—	—	324	364	—	—			
				Floridsdorf-Jedlesee					—	—	192	196	—	—			
				Korneuburg					—	—	200	202	—				
				Leitmeritz					376	422	314	354	62	68			
				Okřischko					—	—	248	258		—			
				Prag					328	342	304	342	24				
				Wisočan und Lieben					328	374	304	342	24	32			
				B. N. B.													
				Chrasterhof					—	—	304	350		—			
				Josefsthal-Kosmanos					352	398	304	350	48	48			
				Münchengrätz					354	400	304	350	50	50			
				Vysočan					328	374	304	342	24	32			
				St. E. G.													
				Böhm.-Brod					328	338	304	320	24	18			
				Brünn					252	258	240	248	12	10			
				Bubeneč					334	350	306	344	28	6			
				Bubna					328	342	304	342	24	—			
				Prag					328	342	304	342	24				
				Lieben					328	374	304	342	24	32			
				Butschowitz						—	248	258		—			
				Gaya					270	273	254	262	16	11			
				Křenowitz						—	251	261	—	—			
				Landskron					—	—	274	286	—	—			
				Lettowitz					328	302	250	260	78	42			
				Littau (L.-B.)					300	308	286	298	14	10			
				Moravičan					—	—	284	296	—	—			
				Raudnitz					376	418	337	355	39	63			
				Schönpriesen					376	382	251	371	25	11			
				Schwarzbach					—	—	278	290	—				
				Stadlau					—	—	190	192	—				
				Ungar.-Hradisch Stadt					258	264	246	254	12	10			
				Ungar.-Ostra					258	264	247	255	11	9			

*) Obenstehende Triester Frachtsätze haben nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes für bestimmte Triester Abgabestellen Geltung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1791	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blau- und Grünöl, Mineralschmieröle und schwere Benzinrückstände	Floridsdorf	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der bezüglichen Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren zur Verwendung gebrachter Reservoirwagen obliegt den Aufgebern, bezw. Empfängern	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	228		Im Kartirungswege		
					Triest-Freihafen S.B.					228				
					Triest-St. Andrea					232				
					S. Sabba					236				
					Fiume					231 Heller inclus. Manipulationsgebühr und Steuer				
1792	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Sauerkraut	Brünn	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen obliegt den Parteien	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	141 kr. = 282 h	Heller 218	Heller 64	Im Kartirungswege		
					Pola				153 kr. = 306 h	242	64			
					Fiume				144 kr. = 288 h	222 inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer	66			
1793	Südbahn-Gesellschaft		Sand und Schotter	Salurn	Bozen-Gries	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1898, und vom 1. November bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	10 Heller inclusive Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		
1794	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahnwagen, verladen	Graz S.B.	Bosn.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro beladenen Eisenbahnwagen. Bei Verwendung von Schutzwagen ist nebige Gebühr für jeden als Schutzwagen eingestellten Wagen zu entrichten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Variabel	335 h plus der Gebühr von 72 K 93 h für jeden eventuell verwendeten Schutzwagen inclusive Manipulationsgebühr	Variabel	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1795	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Wien (Matzleinsdorf)	Rodaun	Bei Verladung in Fässern. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendet. Wagen, oder bei Verladung in Reservoirwagen - Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Reservoirwagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	33 Heller	26 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1796	Südbahn-Gesellschaft		Baumwolle, rohe	Triest S.B. und Fiume	Laibach S.B. Laibach k.k.St.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 116 130 bezw. incl. ung. Steuer	110 110	[illegible] 20	Im Kartirungswege		
1797	Südbahn-Gesellschaft		Eisengusswaare	Graz S.B.	Leoben transit	In jedem Gewichte. Sendungen müssen für die k. k. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1798	Südbahn-Gesellschaft		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien (Matzleinsdorf), Marburg, Bozen und Budapest S.B.	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendscheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	Bis incl. 76 km 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
1799	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinbauerwaaren	Divacca	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Baue der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein und von Dignano oder Pola proveniren	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1800	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide	Troppau	Mladetzko	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Gebührentarife der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	10·7 kr. = 21·4 Heller	17·4 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1801	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Trockene Bierhefe in Säcken bis zu 50 kg pro Stück verpackt als Eilgut	Auf den Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn und Localbahnen)		Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1897	Localtarife (für die Hauptbahn vom 1. Jänner 1897, für die Localbahnen vom 1. Juni 1888)	Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut	Frachtsätze für ermässigtes Eilgut		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen für die Werkstätte Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz zu vergeben, und zwar:

1 Locomotiv-Räderdrehbank,
1 Blechkanten-Hobelmaschine,
1 Universal-Schleifmaschine,
1 Präcisions-Plan-Schleifmaschine,
1 gusseiserne Richtplatte,
1 complete Garnitur Hebeböcke,
1 fahrbaren Elektromotor,
1 complete Primärstation und
1 einfachen Bohrapparat.

Die Lieferung dieser Arbeitsmaschinen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen derselben zu erfolgen.

Diese Behelfe sind nebst dem Offertformulare, welches zur Verfassung der Offerte benützt werden muss, bei der Abtheilung 4 der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzusehen oder können gegen Einsendung des Postporto bezogen werden.

Für die oben genannten Lieferungen werden die vorschriftsmässig gestempelten und gesiegelten Offerte mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtung" bis zum **5. November 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen übernommen.

Die Eröffnung dieser Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück Arbeitsmaschine in österr. Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der Preise für die an den Maschinen anzubringenden Arbeitsschutzvorrichtungen, einschliesslich aller eventuellen Patent- und sonstigen Nebengebühren, franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis nach Pilsen nur unter der Benützung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Liefergegenstände;
3. die Liefertermine und
4. die Garantiezeit.

Dem Offerte sind die Zeichnungen, sowie die genau detaillirten Beschreibungen der offerirten Arbeitsmaschinen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen; in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und dieselben vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten Bedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beschlossen sein.

Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 Kreuzer-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier (21/34 cm), sind mit je 1 Gulden-Stempelmarke zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote sechs Wochen im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten stammen, welche die Arbeitsmaschinen selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen behält sich vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigten, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen behält sich ferner das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 Percent des Verdienstbetrages im Sinne des Art. 21 der allgemeinen Lieferungsbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Pilsen, am 30. September 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 14. October 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September 1897, Z. 11.527/I, betreffend die Concessionirung zweier mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen in Prag und in den königlichen Weinbergen von der Parkstrasse in die Florenzgasse und vom Purkyněplatze in die Brenntegasse.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeindevertretung der königlichen Hauptstadt Prag die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe zweier mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien, und zwar:

1. vom Purkyněplatze in den königlichen Weinbergen durch die Karlstrasse und Gerstengasse, dann über den Karlsplatz in die Brenntegasse zum gräflich Schlick'schen Palais;
2. von der Parkstrasse durch die Bolzanogasse, über den Heuwagplatz, durch die Heuwaggasse, über den Josephsplatz durch die Tischlergasse, über den Petersplatz, dann durch die Peters-Stuben- und Parkgasse bis in die Florenzgasse unter péageweiser Mitbenützung der Theilstrecke Städtisches Museum—Florenzgasse der bestehenden Kleinbahn nach Vysočan,

unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt:

§ 1.

Für die concessionirten Eisenbahnlinien werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird bis zum 12. Jänner 1912 festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personenfahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Gemeindevertretung ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahnlinien sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnlinien dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gemeindevertretung über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums durch Erlag einer Caution von 2000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gemeindevertretung wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnlinien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Im Uebrigen haben auf die erwähnten Bahnlinien, welche einen integrirenden Bestandtheil des von der Gemeindevertretung der königlichen Hauptstadt Prag geplanten Netzes elektrischer Kleinbahnen bilden, die Bestimmungen der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn in Prag Anwendung zu finden.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe von der Gasse „Na Florenci" in die Parkstrasse und von der „Spalenágasse" auf den Purkyněplatz in der königlichen Landeshauptstadt Prag.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die nachstehend beschriebenen Bahnlinien sind theils als eingeleisige, theils als doppelgeleisige Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 12 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

2. Trasse.

Die zu erbauenden Bahnen sind:

a) Eine ungefähr 2·3 km lange Linie, beginnend in der Gasse „Na Florenci", an deren Abzweigung von der Reitergasse nächst dem Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche vorerst unter péageweiser Mitbenützung der bestehenden elektrischen Strassenbahn Prag - Lieben - Vysočan bis zum städtischen Museum geführt wird.

Sodann benützt die Linie, und zwar nach Kreuzung der Gasse „Na Poříči" und der daselbst bestehenden Geleise der Prager Tramway, die Gasse Těšnov, wendet vor dem Bahnhofe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in die Petersgasse, folgt derem Zuge bis zum Petersplatze und mündet nach Durchquerung desselben in die Tischlergasse.

Nach Kreuzung der Tramwaygeleise gelangt die Bahn auf den Josephsplatz und nach weiterer zweimaliger Uebersetzung der Pferdebahngeleise und Kreuzung der Hybernergasse in die Heuwaggasse.

Nach Austritt aus derselben wird die Bahn über den Havličekplatz, woselbst neuerlich eine Kreuzung der Tramwaygeleise erfolgt und mit Benützung der Bolzanogasse in die Parkstrasse zum Anschlusse an die elektrische Ringbahn Prag - Žižkov - Königliche Weinberge nächst dem Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen geführt.

b) Die zweite ungefähr 1·9 km lange Linie beginnt in der Spalenágasse, und zwar an deren Abzweigung von der Ferdinandsstrasse nächst dem Palais Schlick, kreuzt nächst der Dreifaltigkeitskirche die Geleise der Prager Tramway und wird im weiteren über den Carlsplatz, durch die Gerstengasse, dann über den Komenskyplatz und nach Ueberschreitung der Grenze des Stadtgebietes von Prag weiter im Gebiete der Stadt Königliche Weinberge durch die Carlsstrasse, ferner nach Kreuzung der Tramwaygeleise in der Havličekstrasse auf den Purkyněplatz zum Anschlusse an die vorerwähnte elektrische Ringbahn nächst der St. Ludmilla-Kirche geführt.

3. Richtungs- und Neigungsverhältnisse.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen im Zuge der Linie a) nicht weniger als 25 m und im Zuge der Linie b) nicht weniger als 32 m betragen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird für die erstangeführte Linie 40 Permille und für die zweitgenannte Linie 50 Permille festgesetzt.

4. Strassenbenützung.

Die technischen Bedingungen für die Anlage der Bahn in den öffentlichen Strassen und Plätzen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

5. Fahrbetriebsmittel.

Für die vorangeführten Linien sind zusammen an Fahrbetriebsmitteln mindestens anzuschaffen:

16 Motorwagen mit je zwei Triebwerken,
4 Beiwagen,
2 Lastwagen,
2 Schneepflüge.

6. Schlussbestimmung.

Im Uebrigen haben auf die gegenständlichen Bahnen die Bedingnisse der der Stadtgemeinde Prag ertheilten Concession für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Prag Parkstrasse - Wolschaner Friedhof - Schwarzkosteletzer Reichsstrasse (Theilstrecke der elektrischen Ringbahn Prag - Žižkov - Königliche Weinberge), sowie die Erlässe, mit welchen die Detailconstructionen des Unterbaues einschliesslich der Objecte und jene des Oberbaues dieser Bahn genehmigt wurden, sinngemässe Anwendung zu finden.

Wien, am 30. September 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Ergänzungslinie der städtischen Kleinbahnen in Prag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Ergänzungslinie des städtischen Kleinbahnnetzes von einem geeigneten Punkte der bestehenden Linie Sadowastrasse—Weinberge—Žižkov—Sadowastrasse durch die Bredauergasse in die Herrengasse im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. September 1897. Z. 13.840/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Station Prag-Bubna zum Moldauhafen nächst Holeschowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Direction der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Prag-Bubna der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Moldauhafen nächst Holeschowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. September 1897. Z. 14.686/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. October 1897, Z. 15.479, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Dänemark.

Von der General-Direction der Staatseisenbahnen in Kopenhagen ist mit Note vom 1. October 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt worden, dass die Eisenbahnstrecke Ribe-Vedsted, welche in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten dänischen Eisenbahnen unter A 3 als Privatbahn enthalten war, am 1. Juli v. J. vom Staate gekauft worden und somit als Theil des dänischen Staatsbahnnetzes in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, nicht mehr besonders nachzuführen ist.

Mit Rücksicht hierauf und auf einige von der General-Direction gewünschte Aenderungen in der Bezeichnung der Strecken lautet das Verzeichniss der dem Uebereinkommen unterstellten dänischen Eisenbahnen nun folgendermassen:

Dänemark.

A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Strecken:

1. Die Dänischen Staatsbahnen, einschliesslich der von denselben betriebenen Dampffährenverbindungen:
   a) über „Limfjorden“ (Oddesund Nord—Oddesund Syd und Nykjobing Morso—Glyngore);
   b) über „lille Belt“ (Fredericia—Strib);
   c) über „store Belt“ (Nyborg—Korsor);
   d) über „Oresund“ (Helsingor—Helsingborg und Kjobenhavn—Malmö);
   e) über „Masnedsund“ (Masnedo—Orehoved);
   aber mit Ausschluss:
   der von der Südfünenschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Staatsbahnstrecke Nyborg—Faaborg und der Dampfschiffsstrecke Korsor—Kiel.
2. Folgende unter Staatsverwaltung stehende Privateisenbahnstrecken:
   a) Orehoved—Gjedser,
   b) Aalestrup—Viborg.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe fremder Eisenbahn-Verwaltungen befinden:

I. Deutsche Verwaltungen.

Die von den königl. Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-dänischen Grenze bei Farris bis Vamdrup.

Eine thatsächliche Aenderung im Umfange der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen tritt nicht ein.

Das genannte Centralamt hat im Sinne des Art. 58, Absatz 1, und beziehungsweise des Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten hievon Kenntniss gegeben.

Wien, am 11. October 1897.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad: Detailproject für die feuersicheren Herstellungen für den Centralbahnhof Karlsbad und die Verbindungsstrecke Karlsbad Centralbahnhof — Bahnhof Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, dann Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 21. September, Z. 14.499/IV, das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad vorgelegte Detailproject für die Theilstrecke von km 53·43 bis zum Centralbahnhofe Karlsbad der Linie Marienbad—Karlsbad, sowie für diesen Centralbahnhof und für die Verbindungsstrecke von demselben bis zum Bahnhofe Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn in km 57·32 der Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt genehmigt, und wurde dasselbe an die k. k. Statthalterei in Prag behufs Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, dann Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines mit Stimmeneinhelligkeit gefassten Commissionsbeschlusses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad zu ertheilen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Project für die Herstellung eines Wohnhauses und eines Nebengebäudes durch die Firma D. Fanto & Comp. auf Bahngrund in der Gemeinde Pardubitz: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Wohnhauses und eines Nebengebäudes durch die Firma D. Fanto & Comp. auf der gepachteten Bahnparcelle Nr. 2802¹/₈ der Katastergemeinde Pardubitz in km 90·3/4 der Linie Deutschbrod—Rossitz als entsprechend genehmigt, und wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, der genannten Bahngesellschaft im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 15.226/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Zufahrtsstrasse zur Station Semil.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für den Umbau der linksseitigen Zufahrtsstrasserampe und Abzweigung der Stationszufahrtsstrasse in km 102·5/6 am nördlichen Ende der Station Semil der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.443/IV.]

Localbahn Teplitz - Reichenberg. (Theilstrecke Gabel—Karlswald: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke Gabel—Karlswald der Localbahn Teplitz-Reichenberg auf den 15. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 15.247/I.]

Localbahn Mšeno—Unter-Cetno. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Münchengrätz hat die Localcommission über die Beschwerde der Gemeinde Kowanetz wegen des durch den Bau der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno behinderten Wasserabflusses aus der sogenannten Kowanetzer Quelle auf den 15. October anberaumt. [E.-M.-Z. 15.309/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, (Staatsbahn-Direction Krakau: Anhalten der Züge Nr. 11, 15 und 18 in der Station Bierzanów, bezw. in der neuerrichteten Haltestelle „Wieliczkaer Abzweigung" der Linie Krakau—Lemberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 29. September 1897, Z. 13.967/IV, über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau das Anhalten der Züge Nr. 11, 15 und 18 in der Station Bierzanów der Hauptlinie Krakau—Lemberg ausser bei dem Aufnahmsgebäude auch bei der neuerrichteten Wartehalle an der Abzweigung nach Wieliczka angeordnet und weiters die für die genannte Wartehalle als Personenhaltestelle gewählte Bezeichnung „Wielickaer Abzweigung" genehmigend zur Kenntniss genommen.

Böhmische Commercialbahnen. (Eröffnung der Personenhaltestelle Mešno-Lipnic für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen) Am 1. October 1897 wurde die an der Linie Rokycan—Nezvěstic zwischen den Stationen Přikosic und Nezvěstic in km 17·4 gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mešno-Lipnic auch für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Verkehrsstörung.

Schneebergbahn.

10. October: Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Puchberg—Schneeberg der Verkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bahneröffnungen im ersten Halbjahre 1897.[1]) Das deutsche Eisenbahnnetz hat durch Eröffnung neuer Linien im ersten Halbjahre 1897 einen Zuwachs von rund 420 km erfahren, von denen 140 km den Bestimmungen des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   - am 1. Mai die Strecke Mühldorf—Altötting (Theilstrecke der Localbahn Mühldorf-Burghausen) . . . . . 12·63 km
   - am 15. Juni die Strecke Berneck—Goldmühl (Reststrecke der Localbahn Neuenmarkt-Goldmühl) . . . . . 2·14 „
   - zusammen 14·77 km
2. die Militär-Eisenbahn:
   - am 1. Mai die Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf—Jüterbog . . . . . 24·97 km
3. die Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen,[2]) und zwar:
   - a) im Directionsbezirke Altona:
     - am 15. Mai die Strecke Oldesloe—Sirksrade (Theilstrecke der Neubaulinie Hagenow—Oldesloe) . . . . . 18·27 km
     - am 10. Juni die Strecke Sirksrade—Klein-Berkenthin (Fortsetzung der Theilstrecke Oldesloe—Sirksrade) . . . . . 2·10 „
     - zusammen 20·37 km
   - b) im Directionsbezirke Bromberg:
     - am 10. April die Strecke Goray—Czarnikau (Reststrecke der Nebenbahn Rogasen-Dratzigmühle) . . . . . 5·64 km
   - c) im Directionsbezirke Elberfeld:
     - am 21. April die Nebenbahn Osberghausen-Wiehl . . . . . 8·56 km
   - d) im Directionsbezirke Erfurt:
     - am 1. April die Strecke Schlettau—Lauchstädt . . . . . 10·20 km
     - am 1. Mai die Strecke Zeitz—Camburg[3]) . 37·31 „
     - zusammen 47·51 km

[1]) Die 20·12 km lange Eisenbahn Jever-Carolinensiel-Harle, welche bisher Eigenthum der Jever-Carolinensieler Eisenbahngesellschaft war, ist am 1. Jänner in den Besitz des oldenburgischen Staates übergegangen.

Die 5·97 km lange vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn), die am 28. December 1896 für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, ist am 26. Jänner für den Gesammtverkehr in Betrieb genommen worden.

Die Betriebsführung der Blekeder Kreisbahn und der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn ist am 15. Juni an die Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. übergegangen.

[2]) Am 1. April hat eine anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke einiger Eisenbahn-Directionen stattgefunden.

[3]) Die 3·73 km lange Theilstrecke Zeitz—Groitzschen ist bereits am 1. April für den Wagenladungsverkehr eröffnet und gleichzeitig die Privatanschluss-Anlage der Waldauer Braunkohlenwerke bei dem Haltepunkt Waldau für den Wagenladungs-Güterverkehr von der Station Groitzschen aus in Betrieb genommen worden.

e) im Directionsbezirke Essen:
am 15. Jänner die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Oberhausen K. M. und Osterfeld K. M. . . . . 2·10 km
am 1. April die Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler . . . . 3·62 „
zusammen 5·72 km

f) im Directionsbezirke St. Johann-Saarbrücken:
am 15. Mai die Nebenbahnstrecke Hermeskeil–Türkismühle (Verbindungslinie der Strecken Trier—Hermeskeil und Bingerbrück—Neunkirchen—Saarbrücken . . . . 22·37 km
und die Strecke Wemmetsweiler—Lebach (Theilstrecke der Linie Wemmetsweiler—Hermeskeil) . . . . 17·38 „
zusammen 39·75 km

g) im Directionsbezirke Stettin:
am 17. März die Strecke Redel—Lutzig (Theilstrecke der Linie Schivelbein—Polzin . . . 4·95 km
am 1. April die Strecke Lutzig—Polzin (Reststrecke der Linie Schivelbein—Polzin) . 4·31 „
am 1. Mai die Strecke Crampas-Sassnitz—Sassnitz-Hafen . . . . 1·74 „
zusammen 11·00 km

h) im Directionsbezirke Mainz:[4])
am 17. Mai die Nebenbahnstrecke Osthofen—Gau-Odernheim . . . . 18·75 km

4. die Sächsischen Staatseisenbahnen:[5])
am 1. Mai die in Kohlmühle von der Linie Bautzen—Schandau abzweigende schmalspurige Nebenbahn Kohlmühle-Hohnstein b. Schandau . . 12·10 km
am 22. Juni die schmalspurige Linie Wilzschhaus—Carlsfeld (Anschlussstrecke der Linie Chemnitz—Aue—Adorf . . . . 7·32 „
zusammen 19·42 km

5. die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 1. Mai die als Hauptbahn gebaute, ausschliesslich dem Güterverkehr dienende Verbindungsbahn von Untertürkheim (Güterbahnhof) nach der Remsbahn Cannstatt-Waiblingen . . 2·62 km

6. die Verwaltung der Localbahn Bad Aibling-Feilenbach:
am 29. Mai die in Bad Aibling an die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen anschliessende, elektrisch betriebene vollspurige Privatlocalbahn Bad Aibling-Feilenbach . . . . 12.20 km

7. die Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn:
am 1. April die vollspurige Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen . 45·22 km

8. die Demminer Kleinbahnen:
am 23. Jänner die Theilstrecke Demmin—Schmarsow—Jarmen . . . . 23·40 km
am 5. Juni die Reststrecke Schmarsow—Treptow a/Toll . . . . 39·90 „
zusammen 63·30 km

9. die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn:
am 18. April die Strecke Clauen (Dorf)—Hohenhameln . . . . 3·00 km
am 9. Juni die Strecke Hohenhameln—Equord 5·00 „ (Theilstrecken der Nebenbahn Hildesheim—Hämelerwald)
zusammen 8·00 km

10. die Localbahn-Actiengesellschaft München:
im Monat Juni die Verlängerung der Isarthalbahn von Wolfratshausen bis Eurasburg, bezw. Beuerberg . . . . 10·00 km

11. die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn:
am 4. Juni die Strecke Mühlhausen—Ebeleben . . . . 25·80 km

12. die Verwaltung der Randower Kleinbahn (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 11. Mai die in Stöven an die Preussische Staatsbahn (Directionsbezirk Stettin) anschliessende vollspurige Kleinbahn Stöven-Stolzenburger Glashütte . . . . 26·12 km

13. die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft:
am 8. Mai die Theilstrecke der Bergheimer Kreisbahnen Zieverich—Bedburg . . . . . 5·80 km

[4]) Die am 5. September 1896 für den beschränkten Güterverkehr in Betrieb genommene 3·55 km lange Strecke Osthofen—Rheindürkheim ist am 1. April für die Beförderung von Gütern und Leichen eröffnet worden.

[5]) Die 19·49 km lange Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück ist als vollspurige Hauptbahn ausgebaut und als solche am 1. April in Betrieb genommen worden.

Frankreich. (Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten in Angelegenheit der Erstellung begünstigter Tarife für Cerealien-Sendungen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten, Turrel, hat in einem an sämmtliche Verwaltungen der in Frankreich betriebenen Eisenbahnen gerichteten Erlasse diese aufgefordert, ihm bezüglich der Erstellung begünstigter Tarife für Cerealien-Sendungen ungesäumt concrete Vorschläge zu erstatten. Der Minister legt ein besonderes Gewicht auf eine ausgiebige Herabsetzung der Tarife für 200 km übersteigende Entfernungen. Er erklärt schliesslich, dass die Vorschläge der einzelnen Berichte der Begutachtung eines aus den Directoren zusammengesetzten Comité übergeben werden sollen, dem die Erstattung von Vorschlägen über die Höhe der sofort in Kraft zu setzenden vorläufig provisorischen Tarife obliegen wird.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten einer im Bereiche der Stadt Marseille zu erbauenden Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb.) Das „Journal officiel" verlautbart ein Decret des Ministers für öffentliche Arbeiten, in dem die Gemeinnützigkeit des Baues einer im Bereiche des Gemeindegebietes der Stadt Marseille auszuführenden Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb ausgesprochen wird. Die Spurweite der Bahn ist mit 1·44 m bemessen, und dürfen auf selber nicht mehr als zwei Waggons in einer Gesammtlänge von 16 m, und zwar mit einer Maximal Fahrgeschwindigkeit von 15 km per Stunde auf den ebenen und von 10 km auf den Bergstrecken verkehren. Die neue Linie, welche für den Transport von Personen, Reisegepäck und kleiner Colli einzurichten ist, wird das Innere der Stadt mit dem Bahnhofe Saint-Charles verbinden. An den Kosten des durch eine Unternehmung bereits sichergestellten Baues participiren mit Subventionen das Departement Les Bouches du Rhône und die Commune der Stadt Marseille. Zur Sicherstellung der Betriebsspesen dieser Linie ist in beiden Fahrtrichtungen ein Minimal-Tagesverkehr von 200 Fahrgästen während der Sommermonate und deren 130 im Winter erforderlich.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 1. October im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Eisenbahn Marienbad-Karlsbad"

Johann Rybař als Mitglied des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht, dagegen Ferdinand Summerecker, kais. Rath und Centralinspector der k. k. Staatsbahnen i. P., als vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen delegirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXX. Stückes.) Das am 7. October herausgegebene CLXXX. Stück enthält unter

Nr. 3423: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 4. October 1897, Z. 14.671, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Borstenthiere aus Steiermark.

Nr. 3424: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. October 1897, Z. 158.749, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem bayerischen Amtsbezirke Tirschenreuth.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken:

1. Wingen—Münzthal (12·046 km) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 21. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist;
2. Zarrentin—Klein-Berkenthin (30·51 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Altona, welche am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde;

3. Haugsdorf-Weidenau — Stadt-Weidenau (4·379 km) und Barzdorf — Jauernig (5·194 km) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 31. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde,

sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthaltereisecretär in Lemberg Thaddäus Bobrzyński mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 201, bildende Kleinbahn Lupków-Cisna betraut. [E.-M.-Z. 13.229/I.]

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Smichov bei Prag Alfred Pokorny mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. September 1896, R.-G.-Bl. Nr. 187, bildende, mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von Prag (Smichov) nach Košiř betraut. [E.-M.-Z. 13.299/I.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat den Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Franz Körting zum Vorstande der neuerrichteten k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Wolfsberg und den Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Leopold di Gaspero zum Vorstande der neuerrichteten k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Windischgraz ernannt. [Z. 14.721/I.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat September 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	556·50	3265·07	1910·56	1911·01	3144·25	998·91	849·92	3293·24
Roggen	858·59	1761·65	1359·07	1264·17	484·40	805·02	1020·08	269·34
Gerste	—	222·82	124·03	98·79	3642·36	2848·78	1349·56	5141·58
Hafer	100·39	0·81	101·20	—	1234·25	842·84	1086·99	990·10
Erbsen	187·79	99·85	138·60	149·04	99·37	—	99·37	—
Bohnen	107·69	—	19·00	88·69	32·24	100·90	100·91	32·24
Raps	236·36	77·62	213·00	100·98	2·21	—	—	2·21
Wicken	92·14	—	—	92·14	100·02	—	—	100·02
Leinsaat	8·04	534·34	433·27	109·11	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	9·75	—	9·75	—	—	149·68	57·00	92·68
Kleesaat	158·24	10·06	4·00	164·30	—	—	—	—
Senfsaat	89·00	—	2·02	86·98	—	—	—	—
Diverse	1558·19	1279·34	481·65	2355·88	1257·56	807·37	1023·35	1041·58
Zusammen	4008·98	7254·56	4796·15	6467·39	9996·66	6553·50	5587·17	10962·99
Versicherungswerth ö.W. fl.	63.179	71.052	47.280	86.951	115.009	69.321	48.016	136.314
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	30	3	—	33	12	3	—	15
Versicherungswerth ö.W. fl.	42.697	2.650	—	45.347	17.790	6.700	—	24.490
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	20	—	—	20	1	—	1	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	31.041	—	—	31.041	5.031	—	5.031	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	22.860	1.300	—	24.160	1734	—	1.734	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück		—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.			—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Trnowa-Měchenitz für den Gesammtverkehr.

Nachdem die Zufahrtstrasse zu der Station Trnowa-Měchenitz bereits fertiggestellt ist, wird diese auf der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřisch gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station vom 15. October 1897 angefangen für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Prag, im October 1897. [761]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.)

Eröffnung der Haltestelle Neudorf für den Eilgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Neudorf der Linie Wien—Eger wird am 15. October 1897 auch für den Eilgutverkehr eröffnet.

Pilsen, am 6. October 1897. [762]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Localbahn Monfalcone-Cervignano.)

Società Veneta per Imprese e Construzione publiche, Esercizio delle Ferrovie.

Einführung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Cervignano—Landesgrenze gelangt eine Preistabelle für die directe Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen den Stationen der obenangeführten Verwaltungen zur Einführung.

Exemplare dieser Preistabelle sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest und den betheiligten österreichischen Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 12. October 1897. [763]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. November 1897 tritt der Nachtrag IV zu den ab 1. Februar 1894 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Titelblattes;
II. Ergänzung, bezw. Aenderung des Inhaltsverzeichnisses;
III. Aufnahme der Stationen Bad Bělohrad, Grulich, Hořic, Mastig, Neustadt a. d. M., Ober-Georgenthal, Pilnikau und Reichenau i. B. in den Ausnahmetarif Nr. XXIV für Garne der Position G-3 des Tarifes, Theil I;
IV. Ausnahmetarif Nr. XI für Papier aller Art der Position P-1 des Tarifes, Theil I (neu);
V. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. XXII für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker, Glykose und Stärkezucker);
VI. Aenderung von Stationsbezeichnungen;
VII. Ergänzung der Kilometer-Entfernungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 11. October 1897. [764]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zucker-Exportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

Aufhebung des Tarifes.

Mit Ende December 1897 tritt der ab 1. Februar 1897 giltige Exporttarif für Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) aus Oesterreich nach Ostindien, und zwar nach Bombay, Kalkutta und Karachi, über Triest und Fiume ausser Kraft.

Wien, Prag, Teplitz und Triest, am 16. October 1897. [765]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil IV, Heft 1.

Mit 1. November 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. December 1897 gelangt der neue Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1, zur Einführung.

Dieser Tarif enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh, Schafen, Ziegen und sonstigem Kleinvieh als Frachtgut ab den am rechten Donauufer gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen ungarischen Localbahnen, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privat- und Localbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), sowie der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin nach Wien St. Marx, Wien St. E. G., Wien-Matzleinsdorf und Wien I. trans. K. E. B. Westbahnhof.

Gleichzeitig wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. August 1893 sammt den Nachträgen I bis III hiezu ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. October 1897. [766]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1802	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Quadern, roh behauen	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Lobositz-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. September 1897		Pfennig 24 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag						19 *)				
				Dresden-Elbkai						46				
1803	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Fahrbetriebsmittel, Draisine, Rollböcke	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Theil II, Heft I, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Neuhaus	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Neuhaus—Neubistritz bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welch. die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1804	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier russischer Provenienz	Brody (Bhf.) trs.	Passau transit (für Bayern und das übrige Süddeutschland, sowie darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 / b) 10.000 } kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. sonstigen süddeutschen oder darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Passau, bezw. Simbach oder Salzburg lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. dem sonstigen Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Localverkehr mit Passau, bezw. Simbach oder Salzburg bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr massgebend	Vom 20. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	698	660	558	443	140	217	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					778	732	651	517	127	215			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.					738	696	603	479	135	217			
				Tarnopol trs.					Bestehen keine directen Verbandssätze		603	479	—	—			
				Husiatyn trs.							659	523	—	—			
				Brody (Bhf.) trs.	Simbach transit				704	664	562	446	142	218			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					784	736	655	520	129	216			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.					744	700	607	482	137	218			
				Tarnopol trs.					Bestehen keine directen Verbandssätze		607	482	—	—			
				Husiatyn trs.							663	526	—	—			
				Brody (Bhf.) trs.	Salzburg transit				708	668	566	450	142	218			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					788	740	659	524	129	216			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.					748	704	611	486	137	218			
				Tarnopol trs.					Bestehen keine directen Verbandssätze		611	486	—	—			
				Husiatyn trs.							667	530	—	—			
1805	Oesterr. Nordwestbahn		Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel der Position E—6 laut Tarif-Theil I	Wschetat-Priwor (Oe.N.W.B.)	Leitmeritz Čalositz-Černosek	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. August 1883					Nachlass von 30% von den officiellen Frachtsätzen der Oe.N.W.B.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Auf den Frachtbriefen muss die Bauleitung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Aufgeber und Empfänger erscheinen

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1806	Südbahn-Gesellschaft		Cigarettenpapier	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach jenseits des Suezcanals gelegenen asiatischen Häfen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
			Ceresin	Wien (Matzleinsdorf) und Liesing	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach Java und niederländisch-indischen Häfen, sowie nach Manila via Suezcanal bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief			146 Kreuzer = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	52 Heller			
1807	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben der Pos. E–22 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Stupno-Bras	Czernowitz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897	736	Heller 724	12	Im Kartirungswege		
					Czernowitz	10.000 kg			378	362	16			
					Krakau	5.000 kg			424	399	25			
					Krakau	10.000 kg			230	212	18			
					Lemberg	5.000 kg			628	616	12			
					Lemberg	10.000 kg			326	310	16			
1808	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz, in den Specialtarif 2 gehörig	Lawoczne	Székesfehérvár	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 176	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Skole						190				
				Stryj						202				
				Komańcza						171				
				Wygoda						222				
				Paltinoasa						314				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1809	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dachpappe	Nachod	Braunau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarif	Verschieden	Heller a) 28 b) 28		Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden und spätestens bis Ende September 1898 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Braunau tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer neuen Appretur-Anstalt in Braunau bestimmt sind und dem obbenannten Zwecke auch zugeführt wurden	
				Prag (St.E.G.)						a) 110 b) 101				
			Eisen und Stahl etc. der Pos. E—7 der allgemeinen Güterclassification	Prag (St.E.G.)						110				
			Sand	Borohradek		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				34				
1810	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter gewöhnliche	Wien (St.E.G.) via Stadlau—Brünn—Prossnitz	Olmütz (K.F.N.B.)	Aufgabe von beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 718		Im Kartirungswege		
			Eilgüter ermässigte							289				
			Eilgüter besonders ermässigte							287				
1811	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kastanienholz-Extract	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Klagenfurt	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897	Pfge. a) 495 b) 454	Pfge. 343*) 316*)	Pfge. 152 138	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Villach				a) 520 b) 478	362*) 333*)	158 145			
				Schönpriesen-Umschlag	Klagenfurt				a) 490 b) 449	338*) 311*)	152 138			
					Villach				a) 515 b) 473	357*) 328*)	158 145			
				Dresden-Elbkai	Klagenfurt				a) 549 b) 501	397 363	152 138			
					Villach				a) 574 b) 525	416 380	158 145			

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung von 720.000 Stück Säcken aus Jutestoff für **Blanksalz** und von 120.000 Stück Säcken aus Jutestoff für **Mahlsalz** wird für das Jahr 1898 im Offertwege vergeben.

Die **Blanksalzsäcke** müssen per 1 Wiener Quadratzoll in der Kette mindestens 11, im Schuss mindestens 12, die **Mahlsalzsäcke** in der Kette mindestens 12, im Schuss mindestens 16 Fäden aufweisen.

Die **Mahlsalzsäcke** müssen überdies, um sie leichter von den Blanksalzsäcken unterscheiden zu können, in der Mitte der Längenrichtung von zwei rothen Fäden durchzogen sein, welche in einem Abstande von circa 3 cm einzuweben sind.

Es steht dem Offerenten frei, sich entweder um das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur um einen Theil desselben zu bewerben; dagegen behält sich die k. k. Staatsbahn-Direction vor, auch weniger als das ausgeschriebene Quantum zu vergeben oder die Lieferung an mehrere Offerenten zu übertragen, sowie ihr auch das Recht zusteht, sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebige Weise zu vergeben.

Die Lieferung der Salzsäcke wird innerhalb der vorbezeichneten Lieferzeit derart auszuführen sein, dass ab Jänner 1898 jeden folgenden Monat bis zum 10. Monatstage je eine Theilquantität von 60.000 Säcken für **Blanksalz** und von 10.000 Säcken für **Mahlsalz** bei der nachbezeichneten Abnehmestelle abgeliefert wird.

Die Offerte sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Salzsäcken aus Jutestoff“** bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, XV., Schönbrunnerstrasse 6, bis **längstens 30. October 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der commissionellen Offerteröffnung, welche am 30. October d. J., um 2 Uhr Nachmittags, im Administrationsgebäude der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, XV., Schönbrunnerstrasse 6, stattfinden wird, persönlich beizuwohnen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten zu lassen.

Die Offerenten haben mit ihrer Offerte der k. k. Staatsbahnverwaltung bis zum 10. December d. J. im Worte zu bleiben.

Zur Sicherstellung der Offertverbindlichkeit ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse, Wien, XV., Schönbrunnerstrasse 6, ein Vadium von 5 Percent des Werthes der Lieferung entweder in Baarem oder in solchen Werthpapieren zu erlegen, welche von der Oesterr.-ungarischen Bank zur Zeit des Vadiumerlages zur Belehnung zugelassen werden, in letzterem Falle unter Anrechnung der Werthpapiere mit 90 Percent des Geldcourses des dem Erlagstage vorhergehenden Börsetages, wobei jedoch nie über den Paricours, bezw. bei Lospapieren nicht über den Betrag des mindesten Treffers der bezüglichen Losgattung, abzüglich der Einkommensteuer, gegangen wird.

Die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse können bei der Salzgeschäftsabtheilung, Wien, Westbahnhof, Ankunftsseite, Pavillon C, 1. Stock, eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franco Fracht und aller Spesen, loco Materialmagazin Wien, Westbahnhof, zu notiren.

Die der Offerte beizugebenden Qualitätsmuster sind, separat verpackt, franco aller Spesen in je zwei Exemplaren beizustellen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazine Salzburg lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschukabfälle, altes Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, altes Kupfer, Kupferspäne, alte Tyres, Bohrspäne, Gusseisen und Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den speciellen Bedingnissen für Verkauf von Altmateriale und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung 4) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit einem 50 kr. Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Anbot auf Altmateriale“** bei der k. k. Staatsbahn-Direction **Innsbruck** bis längstens **2. November 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 5 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Innsbruck zu erlegen, wobei bemerkt wird, dass, im Falle die Kaufsumme den Betrag von 2000 fl. nicht erreicht, das Vadium unbedingt in Baarem zu erlegen ist.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Salzburg zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im October 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Südnorddeutschen Verbindungsbahn** an **Stabeisen** und **Eisenblechen** für die Zeit vom Jänner bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:
circa 32.000 kg Schwarzbleche,
„ 25.000 kg Kesselbleche I a. Qualität,
„ 30.000 kg Plattenbleche II a. Qualität,
„ 5.000 kg gerippte Bleche,
„ 26.000 kg Dachbleche in Längen von 1100, 2000 und 3060 mm,
„ 20.000 kg Musterbleche;
ferner auf:
circa 300.000 kg Band-, Façon-, Flach-, Gitter-, Rund- und Nieteneisen und
„ 22.000 kg Winkeleisen.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 50 kr.-Stempelmarke versehen ist, bis zum 20. October 1897, Mittags 12 Uhr, an die Direction der Oesterreichischen Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen, und zwar für die Kesselbleche sowohl für Schweisseisen (Holzkohleneisen) steierischer Erzeugung als auch für Martin-Flusseisen, für die übrigen Blechgattungen, sowohl für Schweisseisen als für Flusseisen, und für das Stab- und Winkeleisen ebenfalls sowohl für Schweiss- als für Flusseisen, ersteres ausserdem offerirt sowohl in Holzkohleneisen- als auch in Coakseisen-Qualität.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directions-Abtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 7. October 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. **Wien, 16. October 1897.** **X. Jahrgang**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (polnisch) „Kolej miejscowa Lupków-Cisna", (deutsch) „Lupków-Cisnaer Kleinbahn" mit dem Sitze in Lemberg.

Das k. k. Ministerium des Innern hat dem Gutsbesitzer Hermann Ritter Czecz von Lindenwald in Kozý im Vereine mit dem k. und k. Major a. D. und Gutsbesitzer Stanislaus Klucki in Kozý als Concessionären der den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 201, bildenden Kleinbahn Łupków-Cisna die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (polnisch) „Kolej miejscowa Łupków-Cisna", (deutsch) „Łupków-Cisnaer Kleinbahn" mit dem Sitze in Lemberg ertheilt.

Wien, am 13. Juli 1897. — 20.151. E.-M.-Z. 14.325/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Stübing nach Uebelbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Wilhelm von Winkler in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Stübing der Südbahnlinie Wien—Graz über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. October 1897. Z. 14.282/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Universitätsplatze in Salzburg nach Maxglan mit einer Abzweigung nach Leopoldskron und eventuellen Ergänzungslinien in der Stadt Salzburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 10. März 1897, Z. 2089/I (Verordnungs-Blatt Nr. 39 vom 3. April 1897), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Universitätsplatze in Salzburg nach Maxglan mit einer Abzweigung nach Leopoldskron und eventuellen Ergänzungslinien in der Stadt Salzburg auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. September 1897. Z. 13.836/I.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Monats-Ergebnisse: Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August 1897	1896	Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896: im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	7.621·5	7.558·6	3,410.000	1,670.000	2,218.000	5,842 200	8,060.200	1.058	8, 304.852	1.099	— 3·7	7.597·0	7.558·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	12.900	20.600	5.800	33.000	38.800	570	30.410	447	+ 27·5	68·1	68·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	161.445	222.526	105.174	339.659	444.833	1.162	428.283	1.119	+ 3·8	382·7	378·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	7.051	44.675	3.120	50.873	53.993	799	53.022	784	+ 1·9	67·6	67 6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	169.749	185.513	211.511	472.770	684.281	972	661.351	939	+ 3·5	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	68.886	36.060	21.395	51.432	72.827	608	69.922	584	+ 4·1	119·8	119·8
Hauptbahnen zusammen	8.963·8	8.900·9	3,830.031	2,179.374	2,565.000	6,789.934	9,354.934	1.044	9,547.840	1.073	— 2 7	8.939·3	8.896·8
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361·0	88.900	73.800	42.400	113.600	156.000	400	157.790	437	— 8·5	389·0	361·0
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	32.559	16.679	26.028	34.057	60.085	265	59.359	262	+ 1·1	226·4	226 4
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	9.983	10.943	2.131	14.370	16.501	285	16.408	283	+ 0·7	58·0	58·8
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	275.826	21.340	42.615	4.840	47.455	1.134	41.912	913	+ 24·2	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	122.583	4.575	10.075	1.045	11.120	1.390	9.007	1.126	+ 23·4	8·0	8·0
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·6	9·6	6.876	1.284	2.575	1.719	4.294	447	3.491	364	+ 22·8	9·6	9·6
Belisče-Kapelna-Noskovci V.-B .	58·4	38·3	3.116	14.634	1.348	14.989	16.337	280	9.562	250	+ 12·0	58 4	38·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	3	1.050	1.053	185	1.053	185	. . .	5·7	5·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	10.093	2.010	7.732	3.509	11.241	250	11.034	246	+ 1·6	44·9	44·9
Nagy-Károly-Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.614	6.600	2.435	12.439	14.874	176	12.961	153	+ 15·0	84·6	84·6
Ungthalbahn	42·9	42·9	9.080	6.120	2.870	8.635	11.505	268	14.272	333	— 19·5	42·9	42·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	2.242	805	314	400	714	210	802	236	— 11·0	3·4	3·4
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	40.448	9.209	21.555	25.086	46.641	217	101.622	473	— 54·1	214·7	214·7
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	11.312	5.249	3.830	3.774	7.604	543	6 668	476	+ 14·1	14·0	14·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	4.237	3.257	782	1.008	1.790	208	1.761	205	+ 1·5	8·6	8 6
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.309	14.374	1.207	13.672	14.879	451	7.549	229	+ 96·9	33·0	33·0
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.803	1.376	1.573	1.112	2.685	211	2.311	182	+ 15·9	12·7	12·7
Szepesbéla-Podoliner Bahn . . .	11·0	11·0	2.547	2.063	627	1.067	1.694	154	1.647	150	+ 2·7	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9 3	9·3	2.604	2.073	597	1.109	1.706	183	1.044	112	+ 63·4	9·3	9·3
Nagy.-Lomnicz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	2.475	190	831	136	967	106	725	80	+ 32 5	9·1	9·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27 3	14.053	1.028	3.430	749	4.179	153	3.921	144	+ 6·3	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	11.936	926	3.128	1.509	4.637	266	4.068	234	+ 13·7	17·4	17·4
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	6.527	18.468	5.804	23.432	29.236	237	28.693	233	+ 1·7	123·2	123·2
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·0	21·0	1.862	1.434	930	1.300	2.230	106	2.030	97	+ 9·3	21 0	21·0
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·4	. . .	8.495	1.069	3.471	2.024	5.495	105	. . .	. . .	. . .	6·5	. . .
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	4.500	11.000	9.000	20.000	284	21.133	302	— 6·0	70·4	70·4
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	8.000	3.300	4.000	6.500	10.500	174	10.747	178	— 2·2	60·4	60·4

Eisenbahnen im Monate August 1897.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1897 für Güter	Einnahmen 1897 im Ganzen	Einnahmen 1897 per Kilometer	Einnahmen 1896 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1896 für Güter	Einnahmen 1896 im Ganzen	Einnahmen 1896 per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1896	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													I. Hauptbahnen.
1,500.000	12,412.900	14,122.605	42,934.659	57,057.264	7.510	15,623.106	41,965.167	57,588.273	7.619	— 1·4	11.265	11.428	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
106.100	159.300	48.000	255.300	303.300	4.454	52.626	238.257	290.883	4.271	+ 4·3	6.681	6.406	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
989.837	1,663.501	563.572	2,695 566	3,259.138	8.516	571.142	2,432.795	3,003.937	7.934	+ 7·3	12.774	11.901	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
47.280	317.882	20.674	386.453	407.127	6.023	18.751	385.251	404.002	5.977	+ 0·8	9.034	8.965	Mohács-Fünfkirchner Bahn
1,404.878	1,515.223	1,253.391	3,775.946	5,029.337	7.143	1,205.147	3,745.785	4,950.932	7.032	+ 1·6	10.715	10.548	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
441.649	286.333	136.862	394.460	531.322	4.435	135.086	383.273	518.359	4.327	+ 2·5	6.652	6.490	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
4,489.744	16,355 139	16,145.104	50,442.384	66,587.488	7.449	17,605.858	49,150.528	66,756.386	7.503	— 0·7	11.174	11.255	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
667.124	480.320	294.260	725.760	1,020.020	2.616	243.890	722.910	966.800	2.678	— 2·3	3.924	4.017	Arader u. Csánader E.
221.897	111.465	165.575	263.287	428.862	1.894	164.502	274.189	438.691	1.938	— 2·3	2.841	2.907	Számosthal-Bahn
64.994	83.834	12.958	110.982	123.940	2.137	15.572	115.228	130.800	2.255	— 5·2	3.206	3.383	Marmaroser Salzb. A.-G.
1,946.339	186.251	269.921	33.161	303.082	6.603	247.620	24.090	271.710	5.920	+ 11·5	9.905	8.880	Budapester Localbahnen
785.907	23.767	64.411	5.477	69.888	8.736	44.916	4.932	49.848	6.231	+ 40·2	13.104	9.347	Budapest-Szt. Lörincz
32.628	11.342	11.204	13.128	24.332	2.535	10.566	14.997	25.563	2.663	– 4.8	3.802	3.994	Keszthély-B.-Szt. György
21.152	107.998	9.684	123.732	133.416	2.285	1.714	72.342	74.056	1.934	+ 18 1	3.428	2.901	Belišće-Kapelna-Noskovci
129	28.800	23	8.400	8.423	1.478	16	8.400	8.416	1.476	+ 0·1	2.217	2.214	Terret-Kowásznaer Bahn
49.105	16.252	33.002	30.571	63.573	1.416	30.443	29.636	60.079	1.338	+ 5·8	2.124	2.007	Eperjes-Bartfeld
33.775	49.600	15.109	97.214	112.323	1.328	16.150	117.899	134.049	1.585	— 16·2	1.992	2.377	Nagy-Károly-Somkuter
62.820	60.340	19.290	79.213	98.503	2.296	18.536	80.038	98.574	2.298	— 0·1	3.444	3.447	Ungthalbahn
13.424	6.530	1.652	3.678	5.330	1.568	1.763	3.902	5.665	1.666	— 5·0	2.352	2.499	Holics-Gödinger Localbahn
348.250	116.225	164.035	252.672	416.707	1 941	147.418	271.560	418.978	1.951	— 0·5	2.912	2.927	Torontaler Localbahnen
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
62.053	43.203	17.568	28.759	46.327	3.309	16.967	27.641	44.608	3186	+ 3·9	4.964	4.779	Poprádthal-Bahn
24.678	27.789	4.144	8.100	12.244	1.424	4.316	8.524	12.840	1.493	— 4·6	2.136	2.240	Késmark-Szepes-Bélá
26.573	110.606	6.692	112.752	119.444	3.620	6.742	98.644	105.386	3.194	+ 11·8	5.430	4.791	Gölnitzthal-Bahn
32.033	8.964	9.585	7.231	16.816	1.324	9.233	7.137	16.370	1.289	+ 2·7	1.986	1.934	Löcsethal-Bahn
16.096	19.170	3.609	9.065	12.674	1.152	3.662	9.358	13.020	1.184	— 2 7	1.728	1.776	Szepes-Béla-Podoliner B.
16.867	11.074	3 591	7.549	11.140	1.198	2.769	4.675	7.444	800	+ 49·8	1.797	1.200	Szep. Olaszi-S.Varalja L.B.
6.388	407	2.347	296	2.643	290	1.339	247	1.586	174	+ 66·7	435	261	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
103.712	22.472	21.516	7.120	28.636	1.049	21.212	5.444	26.656	976	+ 7·5	1.574	1.464	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
71.635	8.886	18.122	12.628	30.750	1.767	17.214	11.630	28.844	1.658	+ 6·6	2.651	2.487	Güns-Steinamanger V.-B.
39.889	139.460	36.547	167.778	204.325	1.658	34.114	176.987	211.101	1.713	— 3·2	2.487	2.570	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
6.886	16.522	2.890	13.350	16.240	773	2.880	11.710	14.590	695	+ 11·2	1.159	1.042	Borossebes-Menyházaer
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
8.495	1.069	3.471	2.024	5.495	845	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.268	. . .	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
182.600	36.800	91.300	73.500	164.800	2.341	94.661	69.702	164.363	2.335	+ 0·3	3.512	3.502	G. Kikinda-G. Becskereker
67.600	25.700	33.800	51.200	85.000	1.407	33.521	52.564	86.085	1.425	— 1·3	2.111	2.137	Száthmar-Nagybányaer

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August		Monats-Ergebnissse: Beförderte		Einnahmen 1897				Einnahmen 1896		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August	
	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	11.200	2.300	5.600	6.500	12.100	213	14.183	250	— 14·8	56·8	56·8
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	16 000	3.700	8.000	7.500	15.500	133	16.770	144	— 7·6	116·7	116·7
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	6.000	2 500	3.000	5.000	8.000	231	16.297	471	— 51·0	34·6	34·6
Ujszász—Jasz-Apáti	31 6	31·6	3.600	1.300	1.800	2.500	4.300	136	6.102	193	— 29·5	31·6	31·6
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	1.600	400	800	800	1.600	105	2.749	179	— 41·3	15·3	15·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	8.400	2.000	4.200	4.000	8.200	254	8.094	251	+ 1·2	32·3	32·3
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.800	4.300	2.900	8.500	11.400	215	10.794	203	+ 5·9	53·1	53·1
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	100	400	12	347	11	+ 9·1	32·9	32·9
Bihárer Comitatsbahnen	131·9	131·9	21·800	4.000	10.900	8.000	18.900	143	20.445	155	— 7·7	131·9	131·9
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132 9	12.000	4.000	6.000	8.000	14.000	105	15·082	113	— 7·1	132·9	132·9
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	7.600	3.500	3.800	7.000	10.800	189	12.472	219	— 14·4	57·0	57·0
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	2.800	800	1.400	1.500	2.900	131	3.220	145	— 9·7	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.000	1.800	2.560	3.500	6.000	54	5.802	53	+ 1 9	110·3	110·3
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	12.000	4.500	6.000	9.000	15.000	139	16.180	150	— 7·3	107·8	107·8
Szekler Bahn	35·3	35·3	5.000	1.500	2.500	3.000	5.500	156	7.973	226	— 31·0	35·3	35·3
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	13.600	3.400	6.800	6.800	13.600	260	12.178	232	+ 12·1	52·4	52·4
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	56.000	27.000	28.000	54.000	82.000	241	79.607	234	+ 3·0	340 2	340·2
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.400	200	1.600	1.800	103	1 690	97	+ 6·2	17·4	17·4
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.000	2.500	4.500	3.200	7.700	122	9.468	150	— 18 8	63·2	63·2
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45 5	45·5	5·200	2.000	2.600	4.000	6.600	145	11.465	252	— 42·5	45·5	45·5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108 6	108·6	22.000	2.200	11.000	4.500	15.500	143	17.779	164	— 12·0	108·6	108·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.400	700	1.200	1.500	2.700	74	2.426	66	+ 12·1	36·5	36·5
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.000	1.100	2.300	2.200	4.500	96	6.854	145	— 33·8	47·1	47·1
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	7.600	4.700	3.800	9.400	13.200	223	13.886	235	— 5·1	59·1	59·1
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	6.000	2.300	3.000	4.500	7.500	153	8.924	182	— 15·9	49·1	49·1
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	15.200	4.500	7.600	9.000	16.600	122	25.158	185	— 34 0	136·1	136·1
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	24.000	8.500	12.000	17.000	29.000	245	32.685	276	— 11·2	118·3	118·3
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18 1	2.000	8.500	1.000	17.000	18.000	994	17.464	965	+ 3·0	18·1	18·1
Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass	32·2	32·2	6.000	1.200	3.000	2 400	5.400	168	4.983	155	+ 8·4	32·2	32·2
Felek-Fogaraser Bahn	51.9	51·9	5.400	800	2.700	1.700	4.400	85	4.249	82	+ 3·7	51·9	51·9
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	22.000	9.000	11.000	18.000	29.000	225	33.699	262	— 14·1	128 8	128·8
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	4.000	1 000	2.000	2.000	4.000	83	6.031	125	— 33·6	48·3	48·3
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	6.600	500	3 300	900	4.200	121	4.251	123	— 1·6	34·6	34·6
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6.200	2.100	3.100	2.800	5.900	99	5.851	99	. . .	59·3	59·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3 200	2.800	1.600	5.600	7.200	176	6.766	155	+ 6·7	40·9	40·9
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.400	2.000	4.200	4.000	8.200	99	6.978	84	+ 17·9	82·7	82·7
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.000	9.000	6.500	18.000	24.500	202	25.312	209	— 3·3	121·1	121·1
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.200	500	300	500	800	64	691	55	+ 16·4	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.600	300	800	600	1.400	53	1.203	46	+ 15·2	26·2	26·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.300	1.800	2.300	3.600	5.900	132	5.828	131	+ 0·8	44·6	44·6
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.800	1.400	2.400	2.800	5.200	160	6.316	195	— 17·9	32.4	32·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	2.500	300	800	300	1.100	92	1.148	96	— 4·2	11·9	11·9
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.100	500	2.200	2.700	113	3.198	134	— 15·7	23·0	23·8
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	10.400	2.400	5.200	4.800	10.000	118	12.509	148	— 20·3	84·6	84·6
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	4.400	800	2.200	1.600	3.800	97	3.814	97	. . .	39·3	39·3
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	3.900	200	1.300	400	1.700	81	1.988	95	— 14·7	21·0	21·0
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	10.000	5.800	4.600	11.500	16.100	173	12.904	138	+ 25·4	93·2	93·2
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	16.000	1.300	5.000	2.600	7.600	172	9.864	224	— 23·2	44·1	44·1
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	22.000	4.800	11.000	9.500	20.500	141	24.732	171	— 17·5	145·0	145·0
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	42·1	5.000	2.400	2.500	4.800	7.300	173	7.274	173	. . .	42·1	38·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.400	900	4.200	1.800	6.000	95	6.657	106	— 10·4	62·9	62 9
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	4.000	100	2.000	300	2.300	60	2.890	75	— 20·0	38·5	38·5
Budapest-Gran Localbahn	98·7	93·6	32.000	10.500	16.000	21.000	37.000	375	31.996	342	+ 9·7	98·7	93·6
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	26·3	3.000	3 500	1.500	7.500	9.000	209	3.559	135	+ 54·8	43·1	26·3
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·1	170·4	20.000	4.500	10.000	9.000	19.000	91	10.668	63	+ 49·2	203·1	135·8
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	3.400	400	1.700	900	2.600	92	3.132	110	— 16·4	28·4	16·0
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	4.000	400	2.000	800	2.800	63	3.021	68	— 7·3	44·4	19·6
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	3.800	400	1.900	800	2.700	50	4.057	75	— 33·3	54·0	10·6
Ungarische Südostbahn	45·3	45·3	2.400	300	1.200	600	1.800	40	4.248	94	— 57·4	45·3	11·1
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	3.000	400	1.500	800	2.300	63	2.177	60	— 5·0	36·4	4·6
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	16·8	4.600	800	2.300	1.500	3.800	66	1.581	94	— 29·8	57·8	2·2
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	6·4	3.000	400	1.500	800	2.300	71	312	49	+ 44·9	32·6	0·8
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	. . . .	16.400	3.200	8.200	6.500	14.700	131	. . . .	. . .	. . .	112 4	. . .
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	. . . .	7.600	3.500	3.800	7.000	10.800	102	. . . .	. . .	. . .	106·4	. . .
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	. . . .	1.800	400	900	900	1 800	59	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilometer	Einnahmen 1896 für Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	1896	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
76.800	19.500	38.400	40.800	79.200	1.394	36.008	40.689	76.697	1.350	+ 3·3	2.091	2.025	Debreczin-Hajdu-Nánás
107.400	36.500	54.100	73.000	127.100	1.089	59.173	80.576	139.713	1.197	— 9·0	1.634	1.795	Grosswardein-B.-Vaskoh
40 400	34.200	20.200	68.300	88.500	2.558	29.316	71.846	101.162	2.922	— 12·5	3.837	4.384	P. Tenyö-K. Szt. Márton
29.000	8.800	14.500	17.400	31.900	1.010	13.584	18.937	32.521	1.029	— 1·8	1.515	1.543	Ujszász—Jasz-Apáthi
12.000	2.900	6.000	5.700	11.700	765	6.003	6.587	12.590	823	— 7·0	1.148	1.235	Mezötur-Turkeve
51.400	15.000	25.700	30.000	55.700	1.724	26.495	29.071	55.566	1.720	+ 0·2	2.586	2.580	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
46.000	33.900	23.000	67.700	90.700	1.708	21.399	81.186	102.585	1 932	— 11·6	2.562	2 898	Vinkovce-Brčka
4.400	800	1.800	800	2.600	79	2.108	938	3.046	93	— 15·1	119	140	Taraczthal-Bahn
165.400	34 700	82.700	69.200	151.900	1.152	81.877	67.997	149.874	1.136	+ 1·4	1.728	1.704	Biharer Comitatsbahnen
84.400	28.200	42.200	56.400	98.600	742	41.439	53.345	94.784	713	+ 4·1	1.113	1·069	Matraer Vicinalbahnen
58.000	22.400	29.000	44.600	73.600	1.291	28.961	42.247	71.208	1.249	+ 3·4	1.937	1.873	Nyiregyháza-M.-Szalka
22.400	8.200	11.200	16.100	27.300	1.230	13.177	20.843	34.020	1.532	— 19·0	1.845	2.298	Kun-Szt. Márton-Szentes
35.600	10.700	17.800	21 300	39.100	354	18.052	24.233	42.285	383	— 7·6	531	574	Máros-Ludás—Bistritz
86.400	33.700	43.200	67.200	110.400	1.024	55.079	74.369	119.448	1.108	— 7·6	1.536	1.662	Szilágysäger Eisenbahn
41.000	14.400	20.500	28 800	49.300	1.397	26.170	35.819	61.989	1.756	— 20·4	2.069	2.634	Székler Bahn
92.800	24.800	46.400	49.600	96.000	1.832	46.778	50.452	97.230	1.856	— 1·3	2.748	2·784	Steinamanger-Pinkafeld
385.200	175.000	192.600	350.000	542.600	1.595	192.681	339.906	532.587	1.566	+ 1·9	2.392	2.349	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
3.600	13.000	1.200	14.900	16.100	925	1.130	14.667	15.797	908	+ 1·9	1.388	1.362	Ruma-Vrdnik
58.200	24.000	29.100	29.200	58.300	923	35.597	27.264	62.861	995	— 7·2	1.385	1.493	Budapest-Lájosmizse
34·600	19.500	17·300	39.000	56.300	1.237	16.409	40.630	57.039	1.254	— 1·3	1.856	1.881	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
158.000	24.900	79.000	49.500	128.500	1.183	84.889	44.673	129.562	1.193	— 0·8	1.775	1.789	Bács-Bodrogher Comitatsb.
17.200	4.500	8 600	9.100	17.700	485	8.452	8.698	17.150	470	+ 3·2	728	705	Warasdin-Golubovec
29.700	14.600	18 200	18.900	37.100	788	20.035	16.647	36.682	779	+ 1·2	1.182	1.169	Somogy-Szobb-Barcs
63.600	36.400	31.800	72.600	104.400	1.766	34.112	68.764	102.876	1.741	+ 1.4	2.649	2.611	Kaschau-Torna
39.000	14.800	19·500	29.400	48.900	996	18.028	32.270	50.298	1.024	— 2 7	1.494	1.536	Békéser Comitatsbahnen
115.400	29 600	57.200	59.900	116.100	853	58.946	72.796	131.742	968	— 11·9	1 280	1.452	Debreczin-Füzesabony
199.000	62.800	99.500	125.500	225.000	1.902	113.023	128.767	241.790	2.044	— 6·9	2.853	3.066	Háromszéker Localb.
15.600	52.800	7.800	105.500	113.300	6.260	8.871	146.753	155.624	8.598	— 27·2	9 390	12.897	Petroszény-Lupény
37.200	9.700	18.600	16.200	34.800	1.081	21 424	12·174	33 598	1.043	+ 3·6	1.621	1.564	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
41.200	8.400	20.600	16.300	36.900	711	21.995	13 599	35.594	686	+ 3·6	1.066	1.029	Felek-Fogaraser Bahn
178.000	56.900	89 000	113.800	202.800	1.575	93.829	127.384	221.213	1.718	— 8·1	2.363	2.577	Zagorianer Bahn
28.400	4 900	14 200	9.900	24.100	499	12.949	11.330	24.279	503	— 0 8	748	755	Zsebely-Csákovár-Bóka
57.600	4.100	28.800	8.000	36.800	1.064	26.907	8.769	35.676	1.031	+ 3·2	1·596	1.546	Szentes-H.-M.-Vasárhely
39.600	16.200	18.800	22.000	40.800	688	21.386	18.394	36.780	671	+ 2·5	1.032	1 005	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
21.800	21.300	10.900	42.800	53.700	1.313	11.952	40.200	52.152	1.275	+ 3 0	1.970	1.911	Muránythalbahn
68.800	18.100	34.500	36 200	70.700	855	27.543	28.769	56·312	681	+ 25·6	1.282	1.020	Békés-Csanáder Bahn
96.800	51.400	48.400	102.800	151.200	1.249	52·324	116.427	168 751	1.393	— 10·3	1.873	2.089	Slavonische Localbahn
14.000	3.900	3.500	3.900	7.400	593	3.438	4.109	7.547	604	— 1·8	888	906	Hidegkut-Gyönk-Tamási
12.800	3.400	6.400	6.500	12.900	492	6.161	5 499	11.660	445	+ 10·6	738	667	Kaposvár-Mocsolad
32.300	12.700	14.400	25.200	39.600	888	15·390	24.625	40.015	897	— 1·0	1.332	1.345	Zsitvathal-Bahn
35.800	10.300	17.900	20.400	38.300	1.182	22.206	19.943	42.149	1.303	— 9·3	1.773	1.954	Körös-Belovár Localb.
15.800	1.700	5.000	1.700	6.700	563	5.198	2.417	7.615	640	— 12·0	845	960	Hermannstadt—N.-Disznod
10.800	9.400	3.600	18.700	22.300	937	3.775	22.444	26.219	1.102	— 15·0	1.405	1.653	Csetnekthal-Bahn
76·000	13.200	38.000	26.300	64.300	760	32.796	37.515	70.311	831	— 8·6	1.140	1 246	Versecz—Kubin-Dunapart
35.400	4.400	17.700	8.700	26.400	672	17.634	7.076	24.710	629	+ 6·8	1.008	943	Debreczin—Nagy-Léta
30.100	1.700	10.500	3.000	13.500	643	10.889	2.936	13.825	658	— 2·3	964	987	Steinamanger-Rum
73.700	39.600	32.500	78.900	111.400	1.195	28.874	71.201	100.075	1 075	+ 11·1	1.793	1.613	Szt. Lörincz—Slatina-Našic
106.100	11.000	33.600	21.800	55.400	1.256	33.992	30.433	64.425	1.461	— 14·0	1.884	2.192	Pressburg-Dunaszerdahely
179.000	25.800	89.500	51.500	141.000	972	84.019	54.446	138.465	955	+ 1·8	1.458	1.432	Baja-Zombor-Neusatz
31.200	13.500	15.600	26.900	42.500	1.010	17.681	25.857	43.538	1.134	— 10·8	1.516	1·701	Gyula-Fehervar-Zalathna
65.600	8.900	32.800	17.800	50.600	804	29.161	16.296	45.457	722	+ 11·4	1.506	1.083	Temesvár-N. Szt. Miklos
28.400	2.000	13.200	5.100	18.300	475	16.025	3.656	19.681	511	— 7·0	713	766	Kecskemét-Füllöpszállás
163.800	81.200	81.900	163.400	245.300	2.485	70.678	144.349	215.027	2.297	+ 8·2	3.728	3.446	Budapest-Gran Localb.
19.400	20.000	9.700	40.400	50.100	1.162	7.196	22.528	29.724	1.130	+ 2·8	1.743	1.695	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Localb
111.000	26.300	55.500	52.500	108.000	532	30.340	24.613	54.953	405	+ 31·4	798	607	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
20.600	4.000	10.300	7.900	18.200	641	8.393	3 737	12.130	758	— 15·4	961	1.137	Nagy-Belicz—Privigye
28.800	3.700	14.400	7.200	21.600	486	5.959	3.591	9.550	487	— 0·2	729	730	Karczag-Tiszafüred
27.000	6.500	13.500	11.700	25.200	467	4.995	931	5.926	559	— 14·9	700	838	Kaposvár-Fonyod
16.600	2.900	8.300	5.600	13.900	307	2.510	3 381	5.891	531	— 42·2	460	796	Ungarische Südostbahn
19.200	3.100	9.600	6.200	15.800	434	1.827	350	2.177	473	— 8·2	651	709	Pápa-Csornaer Localbahn
32.200	6.200	16.100	12.300	28.400	491	917	664	1.581	719	— 31·8	737	1 079	Boldvathalbahn
24.000	2.500	12.000	4.800	16.800	515	227	85	312	390	+ 32·1	773	588	Pancsova-Petrovoszello
123.000	23.600	61.500	47.200	108.700	967	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.451	. . .	Nógráder Comitatsb.
56.200	17.600	28.100	35.200	63.300	595	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	893	. . .	Fehereser und Tolnaer C.B.
15.400	2.900	7.700	5.900	13.600	447	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	671	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August 1897	1896	Beförderte Personen	Güter	Monats-Ergebnisse: Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896 im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	55·8	. . . .	2.600	900	1.300	1.800	3.100	56	. . . .	. . .	. . .	49·2	. . .
Garamberzencze-Léva Localb.	66·1	. . . .	9.200	1.300	4.600	2.500	7.100	107	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	. . . .	5.400	800	2.700	1.500	4.200	76	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . . .	3.000	200	1.500	300	1.800	34	. . . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Temesvár—Buziás	30·6	. . . .	4.000	400	2 000	800	2 800	92	. . . .	. . .	. . .	30·6	. . .
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·9	. . . .	500	400	200	800	1.000	53	. . . .	. . .	. . .	8 6	. . .
Temesvár—Lippa-Radna	64·0	. . . .	10.800	1.200	5.400	2.500	7.900	123	. . . .	. . .	. . .	24·0	. . .
Székesféhervár-Sárbogárd	38·1	. . . .	600	300	300	400	700	18	. . . .	. . .	. . .	11·1	. . .
Szegzárd-Báttaszék	5·5	. . . .	400	100	200	100	300	55	. . . .	. . .	. . .	0·7	. . .
Localbahnen zusammen	6.327·2	5.468·0	1,315.900	423.206	500.191	683.231	1,183.422	187	1,191.554	218	— 14·2	6.192·6	5.261·9
Hauptsumme	15.291·0	14.368·9	5,145.931	2,602.580	3,065.191	7,473.165	10,538.356	689	10,739.394	747	— 7·8	15.131·9	14.158·7
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	18.109	4 894	7.668	12.237	19.905	189	18.306	174	+ 8·62	105·0	105·0
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640·0	640·0	152.835	44.936	63.776	116.442	180.218	282	153.530	240	+ 18·0	640·0	624·0
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	99.899	2.740	4.883	1.964	6.847	1.397	6.006	1.226	+ 14·0	4·9	4·9

Anmerkung: Die Localbahn Szegzárd-Báttaszék wurde am 23. August 1897 eröffnet; Länge 19·1 km.
Die Localbahn Temesvár-Modos wurde am 31. Juli 1897 eröffnet; Länge 52·4 km.
Die Daten für die Localbahn Gran—Almas-Füzitö sind in Folge Vereinigung mit der Localbahn Budapest-Gran bei der letzgenannten Bahn mitgerechnet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Project für die Herstellung des Durchgangstunnels und des linksseitigen Perrons am Krakauer Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Herstellung des Durchgangstunnels und des linksseitigen Perrons auf dem Personenbahnhofe in Krakau zur Ausführung mit dem Beifügen genehmigt, dass die beabsichtigte Errichtung eines fliegenden Buffets auf dem 7 m langen Platze zwischen den beiden Abgangsstiegen gutgeheissen wird. [E.-M.-Z. 13.934/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Umstellung der Handschranken in km 297·592 und 319·707 der Linie Wien—Triest in Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umstellung der Handschranken in km 297·592 und 319·707 der Südbahnlinie Wien—Triest in Zugschranken anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Kamerlander. [G.-I.-Z. 13.612.]

Schneebergbahn. (Aenderung des Wegüberganges in km 22·1/2.) Das von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Detailproject für die Abänderung des Wegüberganges in km 22·1/2 der Schneebergbahn (Gemeinde Grünbach) wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.668/I.]

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn). (Mauerwerks- und Eisenconstructionspläne.) Die vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Projecte für das Mauerwerk und die Eisenconstruction des offenen Durchlasses in km 0·440 und für die Eisenconstruction des Viaductes in km 5·8 der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.137/I.]

— (Hebung der Nivellette in den Strecken km 7·5—8·7, km 15·8—16·4 und km 25·5—25·8: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für die Nivellettenhebung in den Strecken km 7·5—8·7, km 15·8—16·4 und km 25·5—25·8 der Pielachthalbahn wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 13.902/I.]

Localbahn Leibnitz — Pölfing-Brunn. (Anordnung der Trassenrevision.). Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. October die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von Edmund Freiherrn von Wucherer in Gleinstätten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Leibnitz der Linie Wien—Triest der Südbahn zur Station Pölfing-Brunn der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.787/I.]

Projectirte Localbahn Triest-Parenzo. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. September die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Antonelli & Dreossi in Cervignano vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Capodistria—Buje der projectirten Localbahn Triest-Parenzo die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bau-

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1897 für Güter	Einnahmen 1897 im Ganzen	Einnahmen 1897 per Kilometer	Einnahmen 1896 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1896 für Güter	Einnahmen 1896 im Ganzen	Einnahmen 1896 per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1896	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
91.200	4.000	10.600	7.900	18.500	376	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	564	. . .	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
48.000	11.800	24.000	23.400	47.400	717	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.076	. . .	Garamberzencze-Léva
41.200	11.000	20.600	21.700	42.300	761	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.142	. . .	Hegyes-Feketeh.-Palanka
30.600	4.300	15 300	8.300	23.600	444	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	666	. . .	Komorn-Dunaszerdahely
26.000	3.700	13.000	7.200	20.200	660	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	990	. . .	Temesvár-Buzias
3.800	2.500	1.800	4.900	6.700	779	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.169	. . .	Komló—Bakócza-Felsöm.
29.600	4 000	14.800	8.000	22.800	950	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.428	. . .	Temesvár—Lippa-Radna
1.200	600	600	700	1.300	117	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	175	. . .	Szekesféhervár-Sárbogárd
400	100	200	100	300	429	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	644	. . .	Szegzárd-Báttaszek
9,161.149	3,150.446	3,402.306	4,974.927	8,377.233	1.353	3,030.082	4,775.084	7,805.166	1.483	— 8.8	2.030	2 224	**Localbahnen zusammen**
33.650.893	19,505.585	19,547.410	55,417.311	74,964.721	4.954	20,635.940	53,925.612	74,561.552	5.266	— 5·9	7.431	7.899	**Hauptsumme**
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
101.851	38.153	43.415	106.960	150.375	1.432	39.431	104.271	143.702	1.368	+ 4·68	2.148	2.063	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
677.809	295.638	349.148	983.714	1,332.862	2.083	337.310	955.072	1,292.382	2.071	+ 1·0	3.124	3.106	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
mit elektrischem Betrieb.													
959.836	24.617	29.107	15.688	44.796	9.142	26.960	14.675	41.635	8.497	+ 8·0	13.713	12.744	Trambahn in Sarajevo

consens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 14.284/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Locomotivremise in der Station Auperschin: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes einer in der Station Auperschin der Localbahn Teplitz-Reichenberg zu erbauenden Locomotivremise den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.352/I.]

Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Geleisepläne der Stationen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen der Localbahn Rakonitz-Mlatz wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 9977/I.]

Projectirte Localbahn Sudoměř-Altpaka. (Genehmigung der Trassenführung über Libuň und Plauschnitz.) Ueber Einschreiten des Centralcomité der projectirten Localbahn Sudoměř-Altpaka hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung obgenannter Localbahn über Libuň und Plauschnitz genehmigt und gestattet, die Trassenrevision des geänderten Theiles der Projectslinie mit der eventuell abzuhaltenden politischen Begehung zu vereinigen. [E.-M.-Z. 13.570/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Mauerwerks- und Constructionspläne.) Die von der Bauunternehmung Gross und Comp. vorgelegten Projecte für die Hebung der Nivellette bei den Brücken in km 12·3/4 der Linie Nepolokoutz—Wižnitz und km 33·6/7 der Linie Radautz—Frassin der Bukowinaer Landesbahnen, ferner die Projecte für die Mauerwerksanlagen der beiden genannten Brücken, sowie die Detailpläne für die Holzconstruction der letztgenannten Brücke wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.251/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Neudorf für den Eilgutverkehr.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen wurde die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Neudorf der Linie Wien—Eger am 15. October 1897 auch für den Eilgutverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 15.681/I.]

(Staatsbahn-Direction Krakau: Eröffnung der Haltestelle Wieliczka-Abzweigung.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau wurde am 15. October 1897 die Personen-Haltestelle „Wieliczka-Abzweigung", gelegen in km 8·142 der Linie Krakau—Lemberg, am westlichen Ende der Station Bierzanów neben dem Wieliczkaer Abzweigegeleise eröffnet. [E.-M.-Z. 15.636/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Station Wlkanetsch für den Gesammtverkehr.) Laut Kundmachung der Direction der Oesterr. Nordwestbahn wurde am 15. October 1897 die zwischen den Stationen Golč-Jenikau und Leština gelegene Station „Wlkanetsch", welche bisher nur für den Personen, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, für den Gesammtverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 15.670/I.]

Verkehrsstörung.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg:

11. October. In Folge anhaltenden Regens und dadurch aufgeweichten Oberbaues wurde der Zugsverkehr auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów auf die Tageszüge 5051 und 5052 ab 11. October in voraussichtlicher Dauer von 4—5 Tagen beschränkt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung von Stationsnamen.) Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die an der Berliner Ringbahn gelegene Station Friedrichsberg erhielt vom 1. October ab die Bezeichnung Frankfurter Allee.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Seit 1. October ab führt die an der Bahnstrecke Wismar—Ludwigslust gelegene Station Lübstorf die Bezeichnung Wiligrad.

Pfälzische Eisenbahnen. Vom 1. October ab erhielt die Haltestelle Röckweiler-Tiefenbach die Bezeichnung Röckweilerhof und der Haltepunkt Oberweiler, welcher nur dem Local-Personenverkehre dient, die Bezeichnung Oberweiler-Tiefenbach.

Frankreich. (Einführung eines neuen Modells für Wagen I. Classe auf den Linien der Französischen Ostbahn.) Die Direction der Französischen Ostbahn hat in jüngster Zeit nach einem neuen Modelle hergestellte Wagen I. Classe für die mit Schlaf- und Restaurationswagen ausgestatteten internationalen Expresszüge zwischen Paris und Basel, sowie zwischen Paris und Mailand in Verkehr gesetzt. Die neuen, als Intercommunicationswagen mit Seitengang hergestellten Wagen, deren Modell bei der letzten Ausstellung in Brüssel prämiirt wurde, sind nur zweiachsig mit je vier Coupés und einem Gesammtfassungsraum für 24 Personen, somit viel kürzer als die bisher in Verwendung gestandenen Wagen mit Drehgestelle, und zeichnen sich durch stoss- und schwankungsfreien, geräuschlosen Gang aus. Der Aufstieg in die Wagen erfolgt an der Stirnseite derselben; an den gedeckten Perron-Plattformen sind eiserne Ueberlegplatten und zusammenschiebbare Schutzwände aus Lederstoff angebracht, welche mit einer Vorrichtung versehen sind, die deren Ankupplung an die Wagen des derzeit in Verwendung stehenden reichsdeutschen Modells der Anschlussbahnen gestatten. Die Beleuchtung der Coupés geschieht durch Brennöl-Lampen, wodurch deren Speisung im internationalen Verkehre allerorts möglich ist. Die Heizung erfolgt durch auf der Aussenseite angebrachte Thermo-Syphons mit heissem Wasser, so dass auch die mit besonderer Sorgfalt eingerichteten Toilette-Cabinen selbst im strengsten Winter stets mit fliessendem Wasser versehen bleiben. Die Ruhe des Ganges wird durch Anwendung eines neuartigen Doppelfedersystems erzielt; der Wagenkasten hängt an Blattfedern in einem Rahmen, der wieder auf den Achsenfedern steht, so zwar dass ersterer auf insgesammt 16 elastischen Punkten ruht. Die Länge des mit Westinghouse-Bremse armirten Wagens beträgt 12·37 m von Puffer zu Puffer, die Achsenlänge 7·50 m, das Gesammtgewicht des Wagens mit gefüllten Thermo-Syphons 16.880 kg, das ist 703 kg per Personenplatz.

— (Einführung eines neuen Modells für Wagen III. Classe auf den Linien der Französischen Ostbahn.) Die Direction der Französischen Ostbahn hat in jüngster Zeit eine Anzahl von Wagen III. Classe in Verkehr gesetzt, deren Construction den Fahrgästen in Bezug auf Bequemlichkeit wesentliche Vortheile bietet. Die Länge der mit Seitenthüren versehenen neuen Wagen entspricht jener der derzeit in Verwendung stehenden Wagen Modell 1895, welche in sechs Coupés abgetheilt sind. Dieselben enthalten drei für gemeinsame Benützung bestimmte Coupés ohne Zwischenwand und drei mit solchen versehene Coupés, deren eines ausschliesslich für Damen, die beiden anderen aber für Raucher und Jäger bestimmt sind. Die gemeinsamen Coupés sind ohne Kopflehne, aber mit Gepäcksstellagen versehen, die Sitze und die Rücklehnen mit Rosshaar und Wachstuch gepolstert. Um das rasche Aus- und Einsteigen, insbesondere im Bereiche der Localstrecke, zu ermöglichen, entfallen die an den Thüren angebrachten, nur von aussen lösbaren Sicherheitsriegel, welche sich bei der neuen Type im Innern des Wagens befinden, so dass die Fahrgäste nicht mehr wie bisher eingesperrt und auf das Oeffnen der Thüren durch das Zugsbegleitungspersonale angewiesen sind.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten der projectirten Localbahn Corbigny-Saulieu.) Das „Journal officiel" verlautbart ein Decret des Ministers für öffentliche Arbeiten, in dem die Gemeinnützigkeit einer im Bereiche der Departements de la Nièvre und de la Côte-d'or auszuführenden Localbahn und einer von Corbigny bis Chytri-les-Mines auszuführenden Flügelbahn ausgesprochen wird. Die 80 km lange Hauptlinie sowohl als die 20 km lange Flügelbahn sind mit einer Spurweite von 1 m auszuführen; das Maximal-Baucapital ist mit 5,027.100 Frcs. bemessen, zu dessen Ergänzung die beiden interessirten Departements die im Sinne der bestehenden Gesetze normirten Subventionsbeiträge zu leisten haben. Die dem Staate zu Lasten fallende Betriebssubvention darf den Betrag von jährlich 104.080 Frcs. nicht überschreiten.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Beschränkung der Einfahrt in denselben bei Nussdorf.) Laut einer Kundmachung der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 9. October 1897, Z. 92.174, ist aus Rücksichten für den Schiffahrtsverkehr die sofortige Inangriffnahme einer Baggerung an der Einmündung des Wiener Donaucanals nächst Nussdorf nothwendig geworden. Zur Ausführung dieser Baggerung wird die Schiffahrt im Wiener Donaucanale bei Nussdorf von Montag den 11. bis einschliesslich Montag den 18. October 1897 gänzlich eingestellt. Von Dienstag den 19. October an auf die Dauer der wahrscheinlich bis halben December sich erstreckenden Baggerungsarbeiten wird die Einfahrt in den Wiener Donaucanal täglich auf die Stunden von 12 Uhr Mittags bis 2 Uhr Nachmittags beschränkt, und ist der Gegenzug, sowie die Remorque nur zwischen 6 Uhr Abends und 6 Uhr Früh gestattet.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXI. Stückes.) Das am 11. October herausgegebene CLXXXI. Stück enthält unter:

Nr. 3425: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 5. October 1897, Z. 19.196, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Botoschani.

Nr. 3426: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. October 1897, Z. 11.548, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 3427: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 6. October 1897, Z. 19.288, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Klauenthiere im politischen Bezirke Suczawa.

— (Inhalt des CLXXXII. Stückes.) Das am 13. October herausgegebene CLXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3428: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 2. October 1897, Z. 128.912/I, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus dem Comitate Syrmien.

Nr. 3429: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. October 1897, Z. 31.531, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·568 km lange Strecke Odernheim-Staudernheim der Pfälzischen Eisenbahnen, welche am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Oberingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Ferdinand Moraw in Mährisch-Ostrau den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden dritter Classe,

der Hauptagent der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Cattaro Christoph Conte Viscovich den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe,

der Director der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und königlich rumänische Viceconsul in Wien Hermann Arnold das Ritterkreuz des königlichen Ordens „Stern von Rumänien" annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 1 und 2, vom 1. August 1894.

Die Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. August 1894 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung mit 31. October 1897 in Nr. 108 ex 1897 dieses Blattes verlautbart wurde, bleiben noch bis 30. November 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 14. October 1897. [767]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Mit Bezug auf die Kundmachung [670] in Nr. 106 dieses Blattes vom 14. September 1897 (Seite 1875) wird bekanntgegeben, dass die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. (Theil III, Heft 1—4, vom 1. September 1893, bezw. 1. November 1894) noch bis 30. November 1897 in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 13. October 1897. [768]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages IV zur Uebersicht der giltigen Tarife.

Zu der seit 1. October 1896 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt der Nachtrag IV zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 18 kr. per Stück im Tarifverkaufsbureau der Gesellschaft, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, am 14. October 1897. [769]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Ausgabe einfacher Fahrkarten I., II. und III. Classe, giltig für alle Züge von Berlin (Anhalter Bahnhof) nach Aussig und Prag via Röderau—Bodenbach.

Am 15. October 1897 gelangen einfache Fahrkarten I., II. und III. Classe, giltig für alle Züge von Berlin (Anhalter Bahnhof) nach Aussig und Prag via Röderau—Bodenbach, zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Nach		Von Berlin (Anhalter Bahnhof) Einfache Fahrkarten der		
		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		in Mark		
Aussig	via Röderau—Bodenbach	24.—	17.70	12.10
Prag	via Röderau—Bodenbach	35.70	25.50	16.—

Wien, am 14. October 1897. [770]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Mit 1. November 1897 gelangen nachstehende directe Fahrpreise in beiden Verkehrsrichtungen zur Einführung:

	Schnellzüge			Personenzüge	
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen				
Oderberg-Tarnopol über Krakau-Lemberg	64.50	40.22	20.72	27.22	14.22
Oderberg-Czernowitz über Krakau-Lemberg-Sichów	76.58	47.54	24.38	32.06	16.64
Kenty-Krakau über Kalwarya—Podgórze-Bonarka—Zwierzyniec	—	—	—	5.20	3.18

Wien, am 14. October 1897. [771]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Directe Frachtsätze für Getreide.

Mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen im Tariftheile II, Heft 1 und 2, des obenbezeichneten Verbandes unter den für den Ausnahmetarif Nr. 1 geltenden Bedingungen für Getreide die nachstehenden directen Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Posen	Von Thorn
	für 100 kg Pfennige	
Bensen	176	239
Böhm.-Kamnitz	168	231
Ebersdorf-Markersdorf . .	172	235
Rabstein	170	233

Prag, am 12. October 1897. [772]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn
namens der Verbands-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
										Pfennige				
1812	Oesterreichischen Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eier	Krakau transit	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	für Hamburg	14 Tage nach erfolgter Publication bis 30. September 1898	Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	279	160 *)	119	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport bis und ab Tetschen, resp. bis zur deutschen Bestimmungsstation, bezw. der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende December 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfg. per 100 kg. Sendungen nach Stationen der Strecke Tetschen—Dresden und östlich davon sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen. Die Abfertigung der per Bahn nach Deutschland austretenden Sendungen erfolgt auf Grund des Elbeumschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897. — Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 103 vom 4. September 1897, Pos. 1592, sowie die im Verordnungs-Blatte Nr. 106 vom 14. September 1897, Pos. 75 (Abänderung), gegenstandslos.
					Schönpriesen-Umschlag				274	155 *)	119			
					Dresden-Elbkai				326	207	119			
					Tetschen Bodenbach transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen in Stationen Galiziens und der Bukowina. Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Publicationsdauer. — Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen a) für sächsische Stationen der Strecke: Dresden—Riesa—Röderau inclus. dieser Stationen, Dresden—Grossenhain—Elsterwerda " " " Dresden—Chemnitz—Zwickau—Plauen " " " und aller dazwischen gelegenen sächsischen Stationen; b) für Stationen der Strecke Riesa - Leipzig, sowie für alle Stationen der Preussischen Staatsbahnen über Leipzig, Röderau, bezw. Elsterwerda hinaus; c) für Stationen der preussischen Directionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen und Münster				a) 215 b) 202 c) 182				
					Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	für Hamburg		Elbeumschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894, Ausnahmetarif Nr. 5	176	141 *)	35			
					Schönpriesen-Umschlag				171	136 *)	35			
					Dresden-Elbkai				208	173	35			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1813	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Pos. E—6, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Freiwaldau-Gräfenberg	Friedek-Mistek	Aufgabe in Mengen: a) unter 5000 kg; b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Localtarife	156	135	155	132	1	3	Im Kartirungswege		
					Holleschau				—	—	139	111	—	—			
					Lundenburg				256	198	193	152	63	46			
					Mähr.-Ostrau				110	87	102	81	8	6			
					Nikolsburg				280	214	208	163	72	51			
					Prossnitz				153	125	122	98	31	27			
					Ungar.-Hradisch				201	159	155	123	46	36			
					Wall.-Meseritsch				—	—	164	130	—	—			
					Weisskirchen				184	137	134	105	50	32			
				Sandhübel	Friedek-Mistek				142	123	140	119	2	4			
					Holleschau				—	—	147	117	—	—			
					Lundenburg				267	198	201	158	66	40			
					Mähr.-Ostrau				98	79	96	75	2	4			
					Nikolsburg				291	214	216	169	75	45			
					Prossnitz				164	125	130	104	34	21			
					Ungar.-Hradisch				212	159	163	129	49	30			
					Wall.-Meseritsch				—	—	172	136	—	—			
					Weisskirchen				173	129	128	99	45	30			
1814	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ketten, eiserne, der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Freiwaldau-Gräfenberg	Kremsier	Aufgabe in Mengen: a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897	Heller 178	142	139	111	39	31	Im Kartirungswege		
					Olmütz				125	106	107	86	18	20			
					Prerau				156	127	123	99	33	28			
					Wien Nordbahnhof				329	252	244	188	85	64			
				Sandhübel	Oderberg				137	103	103	82	34	21			
1815	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaffee	Triest S.B. und Fiume	Wien (Hauptzollamt)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume vom 1. September 1892, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1894	312		302		10		Im Kartirungswege		
						Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			294		290		4				
									Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer								
1816	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Baue einer Fabrik in Oberkreibitz dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schönfeld zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.														

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg, in Kreuzern bezw. Hellern: I. a)	I. und II. b)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg, in Hellern: I. a)	I. und II. b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg, in Hellern: I. a)	I. und II. b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1817	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	I. Salpetersäure (Scheidewasser) II. Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl)	Aussig A.T.E.	Lindau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Wagen, b) 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1896	Vom 20. October 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. März 1896	238 476	169 338	402	292	74	46	Im Kartirungswege		
					Bludenz Strassenhaus				238 476	169 338	446	324	30	14			
					Bregenz Lauterach Schwarzach				238 476	169 338	414	300	62	38			
					Buchs Feldkirch Nendeln Rankweil Schaan-Vaduz				238 476	169 338	432	312	44	26			
					Dornbirn				238 476	169 338	420	306	56	32			
					Frastanz Nenzing				238 476	169 338	442	322	34	16			
					Götzis Hohenems				238 476	169 338	428	312	48	26			
					Hard-Fussach				245 490	175 350	414	300	76	50			
					Lustenau St. Margrethen				245 490	175 350	420	306	70	44			
				Kralup B.E.B.	Lindau				227 454	161 322	410	298	44	24			
					Bludenz Frastanz Nenzing Strassenhaus				227 454	161 322	424	310	30	12			
					Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Götzis Hohenems Lauterach Nendeln Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach				227 454	161 322	410	298	44	24			
					Hard-Fussach Lustenau St. Margrethen				234 468	167 334	422	306	46	28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1818	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zuckerrübenschnitte und Saturationsschlamm Zuckerrübe	Hawran Lubenz	Lubenz Hawran	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20·1 kr. = 40·2 h 25·1 kr. = 50·2 h	36·2 Heller 46·2 Heller	4 Heller 4 Heller	Im Kartirungswege		
1819	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Façoneisen	Oswięcim	Mărăşesti	Bei Aufgabe à 10.000 kg und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 A, Abtheilung III, des Tarifes vom 1. Jänner 1895 für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895		358 Centimes		Im Kartirungswege		
1820	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Alkohol, Spiritus und Weingeist	G h e r g a n i	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 9 des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Verbandstarif, bezw. Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	366 Centimes		Im Kartirungswege		
1821	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Mineralkohle, Briquetts b) Coaks	Segen-Gottes	Unter-Drauburg Abfaltersbach St. Georgen Hrastnigg Laase St. Peter	Frachtzahlung ad a) für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad b) für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch Parteiorgane innerhalb der tarifmässig normirten Frist	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Besteht kein directer Tarif		Heller 158 221 165 175 185 206		Im Kartirungswege		
1822	Südbahn-Gesellschaft		Die im Anhange zum Localtarife unter fortl. Nr. 92 für Kohlenstifte, Kohlenspitzen zu elektrischen Beleuchtungszwecken ab Wien (Matzleinsdorf) nach Triest S.B. und Fiume enthaltenen ermässigten Frachtsätze finden vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1897 unter Aufrechthaltung der sonstigen daselbst festgesetzten Bedingungen auch dann Anwendung, wenn die bezüglichen Frachtbriefe an die „Austro-Americana" adressirt sind und in denselben einer der in Betracht kommenden Häfen als definitiver Bestimmungsort angeführt ist.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1823	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thon der Pos. T—12a der allgem. Classification unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen | lose oder in Säcken verpackt	Blosdorf	Segen-Gottes	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	67 Heller | 69 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1824	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Position E—8 u. 9 | E—6 | E—6, 7, 8 u. 9 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Segen-Gottes oder vice versa	Jamnitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	82 Heller | 113 Heller | 128 Heller		Im Kartirungswege		
1825	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen | Güter der Classen A, B u. C bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg | Ermässigte Wagenladungs-Classen B | A | II. Classe | I. (Normal-) Classe	Nagy-Becskerek oder vice versa	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) und Stadlau	Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. November 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller 492 | 312 | 202 | 280 | 516 | 558		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen thatsächlich in Nagy-Becskerek zur Auf- oder Abgabe gelangen. Bei Inanspruchnahme des Frachtsatzes für Güter aller Art ist die Partei verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten ein- und abzuladen

N.B. Die obigen Frachtsätze werden nicht angewendet: für sperrige Güter, lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1826	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes A 2	Lettowitz oder vice versa	Bitterfeld	Einhaltung der für den Specialtarif A 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Satz	289 Pfennige		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1827	K. k. Staatsbahn-Direction Krakau		Nachlass der Auf- und Ablegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	für die Station Trzcinica		Die Leistung besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens Ende 1898					Im Kartirungswege		
1828			Ermässigung des Waggeldes	für die Station Węgierska górka		Abwage auf der Brückenwaage	Bis auf Weiteres, längstens Ende 1898		80 Heller	40 Heller	40 Heller	Im Kartirungswege		
1829			Nachlass der Auf- und Ablegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	für die Station Friedrichshütte		Die Leistung besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens Ende 1898					Im Kartirungswege		
1830			Nachlass der Auf- und Ablegegebühren bei Sendungen unter 5000 kg	für die Station Węgierska górka		Die Leistung besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens Ende 1898					Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
84	Nr. 28 vom 9. März 1897	686	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn Südbahn Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. G—20 des Tarifes, Theil I	Neusattl	Budapest- { dunaparti tehér-pályaudvár, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Kiterö, nyugoti-pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut (Südbahn) loco } Ó-Buda-filatorigat Köbánya alsó- und felsö-palyaudvár Budafok und Promontor	Die Giltigkeit der Frachtsätze wird unter Aufrechthaltung der publicirten Bestimmungen vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 auch auf Zuladungen von Glas der Pos. G—14 der Güterclassification im Tarif Theil I ausgedehnt	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	5 Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 nach	8 Zeitpunkt der Aufhebung	9 Besondere Bemerkungen
36	Nr. 59 vom 22. Mai 1897	1089	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königlich ungarische Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	I. (Normal-) Classe II. Classe Ermässigte Wagenladungs-Classen A und B Güter der Classen A, B und C, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg Güter aller Art, bei Aufgabe mindestens von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Nagy-Becskerek	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) und Stadlau oder vice versa	1. November 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 nach	8 Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
80	Nr. 118 vom 12. October 1897	1769	Südbahn-Gesellschaft	k.k.St.B. K.F.N.B.	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	**Druckfehlerberichtigungen:** In der Rubrik 5 ist unter „von" „Heinrichstha " auf Heinrichsthal richtig zu stellen	
		1790		St.E.G. etc.	Malz	diversen österr. Stationen	Triest und Fiume	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) ist unter a) die für Schönpriesen ausgewiesene Gebühr von 251 auf 351 h zu berichtigen	

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Südnorddeutschen Verbindungsbahn** für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1898 an nachstehend angeführten Materialien im Anbotswege sicherzustellen, und zwar:

200 Stück Achsen für Wagen, roh, überschroppt, aus Martinflussstahl;

270 Stück lose Speichen- oder Scheibenräder für Wagen, Radsterne aus Schmiedeisen oder Stahlguss, bezw. Radscheiben aus Flusseisen, die Naben auf 120 mm vorgebohrt, Radreifen aus Martinflussstahl, an ihrem Umfange abgedreht, Radreifenbefestigung mittelst Sprengringes, deren Art näher anzugeben ist.

Jene Firmen, welche um die Lieferung der ganzen Menge oder auch nur eines Theiles derselben sich zu bewerben beabsichtigen, haben ihr vorschriftsmässig ausgestattetes Angebot, welches mit einer in gesetzlich giltiger Weise überschriebenen Stempelmarke von 50 kr. versehen sein muss, bis zum **18. October 1897, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterreichischen Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst in Wien, II., Nordwestbahnhof, einzureichen.

Die Preise sind einschliesslich etwaiger Patentgebühren fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die dieser Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bis zu genanntem Tage bei der vorgenannten Dienstabtheilung täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 Kreuzern für das Stück bezogen werden.

Wien, am 9. October 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. Wien, 19. October 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 20. September 1897 *) betreffend die zollämtliche Erhebung des Gewichtes bei einigen in ganzen Waggonladungen aus dem Auslande einlangenden Waarengattungen.

Im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien wird gestattet, dass das Gewicht von Getreide, Reis, Glas und Glaswaaren, Steinen und Steinwaaren, Maschinen und Mineralölen in Fässern, wenn diese Artikel jeder für sich in ganzen Waggonladungen zur Einfuhrverzollung oder Anweisung unter Begleitscheincontrole gelangen, in der Art ermittelt werde, dass von dem zollämtlich zu erhebenden Bruttogewichte des beladenen Waggons die an demselben angemerkte Waggontara in Abzug gebracht werde.

Zugleich wird in theilweiser Abänderung des § 10 der Durchführungsvorschrift zum Gesetze vom 25. Mai 1882 betreffend den allgemeinen Zolltarif des österreichisch-ungarischen Zollgebietes gestattet, dass sich auch bei den den Zollsätzen von 10 fl. und 5 fl. per 100 kg Netto unterliegenden, in Fässern vorkommenden Mineralölen der T.-Nr. 120 und der T.-Nr. 121 b und c behufs Constatirung des Bruttogewichtes der Sendung in folgenden Fällen mit der Probeverwiegung begnügt werden kann:

1. Bei der Verzollung oder Anweisung von in ganzen Waggonladungen eingehenden, dem gleichen Zollsatze unterliegenden Mineralölen in Fässern dann, wenn die Partei gegen die Erhebung des Gewichtes durch Abzug der Waggontara Einwendungen erhebt.

2. Bei der Verzollung oder Anweisung von in ganzen Waggonladungen eingehenden, verschiedenen Zollsätzen unterliegenden Mineralölen in Fässern dann, wenn das Gewicht jedes einzelnen Fasses declarirt wurde.

Sollte aber in einem der vorerwähnten Fälle der Verdacht einer Unrichtigkeit der Erklärung obwalten, so ist zur speciellen Abwage zu schreiten.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Biliński m. p. **Glanz** m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 27. September 1897, Z. 14.550/I, betreffend die Verlängerung des Bautermines für zwei Ergänzungslinien der Localbahn Baden-Vöslau.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wird der im § 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 29. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 159, für die Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau festgesetzte Bautermin für die Fortsetzungsstrecke zu den Vöslauer Bädern und für die Abzweigung zum dortigen Südbahnhofe bis Ende September 1898 verlängert.

Guttenberg m. p.

---

*) Enthalten in dem am 1. October 1897 ausgegebenen XCI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 232.
**) Enthalten in dem am 16. October 1897 ausgegebenen XCV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 242.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1897.

I.

Die europäische Donau-Commission hielt die regelmässige Frühjahrssession im Jahre 1897 in der Zeit vom 3. bis 17. Mai unter dem Vorsitze des russischen Delegirten N. de Lodygensky ab. An der Session nahmen die Delegirten sämmtlicher in der Commission vertretenen Staaten theil, und begann dieselbe mit der Begrüssung der Erschienenen durch den Vorsitzenden und der Vorstellung des neuen Vertreters der österreichisch-ungarischen Monarchie, Generalconsuls Graf Logothetti, welcher an Stelle des früheren Delegirten, des inzwischen zum ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in China ernannten Freiherrn von Czikann, getreten ist. Nachdem Graf Logothetti auf die an ihn im Namen der Commission gerichtete Begrüssung geantwortet hatte, wurde sofort in die Discussion der vorliegenden Tagesordnung eingegangen.

Begonnen wurde hiebei, einer alten Gepflogenheit folgend, mit der Besprechung der Schiffahrtsstatistik des Jahres 1896, worüber der Commission eine sehr ausführliche und übersichtliche Arbeit vorlag. Derselben ist zu entnehmen, dass die Zahl der im Berichtsjahre aus den Donaumündungen ausgelaufenen Schiffe 1713 (+ 94) mit zusammen 1,794.934 (+ 240.236) Tonnen Gehalt betrug, somit gegenüber dem Vorjahre eine nicht unwesentliche Steigerung aufweist und nur mehr gegenüber dem bisher verkehrsstärksten Jahre 1893 um 88 Schiffe und 98.563 Tonnen Gehalt zurücksteht.

Auch der mittlere Tonnengehalt der ausgelaufenen Schiffe ist neuerdings um 88 t gegenüber dem Vorjahre gestiegen und steht jetzt mit 1048 t nur mehr um 3 t unter der im Jahre 1893 erreichten Ziffer von 1051 t. Eine sehr bedeutende Zunahme zeigt neuerdings die Zahl der grossen, mehr als 2000 t besitzenden Schiffe. Dieselbe betrug 1894 18, 1895 46 Schiffe und ist im Jahre 1896 auf 81 gestiegen, darunter Schiffe mit mehr als 2500 t, eines sogar mit 2763 Registertonnen, wohl der beste Beweis für die Erspriesslichkeit der grossen in den letzten Jahren von der Commission durchgeführten Regulirungsbauten.

Der Flagge nach waren unter den ausgelaufenen Schiffen 699 (+ 95) englische mit 1,097.757 (+ 191.703) t, sämmtlich Dampfer, 252 (— 28) griechische Schiffe mit 254.739 (— 3954) t, 103 (+ 20) österreichische und ungarische Schiffe mit zusammen 113.113 (+ 22.114) t, sämmtlich Dampfer, 341 (—36) türkische Schiffe mit 70.646 (— 22.739) t, 77 (+22) italienische Fahrzeuge mit 79.682 (+ 23.536) t, 117 (— 4) russische Schiffe mit 44.785 (— 7148) t, 35 (+ 9) französ. Schiffe mit 45.166 (+ 14.605 t), deutsche Schiffe 19 (— 3) mit 21.338 (— 5482) t, spanische Schiffe 12 (+ 9) mit 19.117 (+ 4413) t, rumänische Schiffe 39 (+ 13) mit 18.587 (+ 10.582) t, belgische Schiffe 4 (+ 3) mit 10.724 (+ 2719) t, holländische Schiffe 6 (+ 6) mit 7761 (+ 7761) t, norwegische Schiffe 5 (— 9) mit 6155 (— 10.211) t, dänische Schiffe 3 (+ 1) mit 5189 (+ 4500) t und 1 samiotisches Schiff mit 195 (+ 154) t.

Der Verkehr unter englischer Flagge weist sonach zum ersten Male seit einigen Jahren wieder eine nicht unbeträchtliche Zunahme auf. — Namhaft gestiegen ist ferner der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge, welcher von der noch im Vorjahre eingenommenen vierten an dritte Stelle vorgerückt ist, der Verkehr unter italienischer, spanischer belgischer, rumänischer und dänischer Flagge. Zurückgegangen sind die griechische, türkische, russische und norwegische Schiffahrt. Die schwedische, noch 1895 mit drei Schiffen vertretene Flagge war 1896 gar nicht repräsentirt, dafür erschien das im Vorjahre ganz fehlende Holland mit 6 Dampfern mit 7761 t.

Auch bezüglich der Grösse der Fahrzeuge steht England an erster Stelle. Von den 9 Schiffen über 2500 t Gehalt entfallen 5 mit 13.252 t auf England, 4 mit 10.724 t auf Belgien. Die Schiffe von 2401—2500 t, 11 an der Zahl mit 26.905 t, waren sämmtlich englischer Nationalität; von den 10 Schiffen zu je 2301—2400 t mit zusammen 23.392 t waren 5 englische mit zusammen 11.755 t und 5 griechische mit 11.638 t; die Schiffe zu 2201—2300 t, 18 an der Zahl mit 40.407 t, waren ebenfalls nur Engländer; von den 19 Schiffen zu 2101—2200 t waren 17 mit 36.730 t englische Schiffe, 1 mit 2149 t fuhr unter österr.-ungar. Flagge und 1 mit 2116 t unter französischer Flagge; unter den 14 Schiffen zu 2001—2100 t waren 13 englische mit 26.669 t und 1 holländisches mit 2055 t. Bezüglich der Schiffe unter 2000 t gestaltete sich der Antheil der einzelnen Flaggen folgendermassen: Schiffe von 1901—2000 t 48 mit zusammen 93.496 t; darunter 35 englische mit 68.111 t, 1 mit 1963 t unter österreichisch-ungarischer Flagge, 11 mit 21.440 t unter griechischer Flagge, 1 mit 1982 t unter holländischer Flagge; Schiffe mit 1801—1900 t insgesammt 74 mit 136.149 t, davon 54 mit 99.043 t unter englischer Flagge, 1 mit 1891 t unter dänischer Flagge, 1 mit 1871 t unter spanischer Flagge, 15 Dampfer mit 27.861 t unter griechischer Flagge, 2 Dampfer mit 3650 t unter holländischer Flagge, 1 Dampfer mit 1833 t unter italienischer Flagge; Schiffe von 1701—1800 t im Ganzen 110 mit 192.214 t; darunter 78 englische mit 136.749 t, 1 deutsches mit 1707 t, 1 dänisches mit 1799 t, 3 spanische mit 5115 t, 26 mit 45.090 t unter griechischer Flagge, 1 Dampfer unter italienischer Flagge; Schiffe von 1601—1700 t im Ganzen 76 mit 126.055 t, und zwar 70 englische mit 116.185 t, 5 spanische mit 8208 t, 1 griechisches mit 1662 t; Schiffe von 1501—1600 t, zusammen 82 mit 127.127 t, darunter 80 englische mit 124.056 t, 1 dänisches mit 1503 t, 1 französisches mit 1568 t; Schiffe von 1401—1500 t 73 mit 105.821 t, davon 2 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 2889 t, 3 französische mit 4416 t, 57 englische mit 82.304 t, 9 griechische mit 13.278 t und 2 italienische mit 2934 t; Schiffe von 1301—1400 t 139 mit 186.352 t, und zwar 15 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit zusammen 19.999 t, 3 deutsche Schiffe mit 4031 t, 2 spanische Schiffe mit 2687 t, 6 französische Schiffe mit 7818 t, 100 englische Schiffe mit 134.492 t, 9 griechische Schiffe mit11.958 t, 2 italienische Schiffe mit 2635 t und 2 norwegische Schiffe mit 2732 t; Schiffe von 1201—1300 t insgesammt 183 mit 228.067 t, und zwar 9 deutsche mit 11.373 t, 26 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 32.514 t, 1 spanisches mit 1236 t, 23 französische mit 28.653 t, 74 englische mit 92.435 t, 27 griechische mit 33.391 t, 21 italienische mit 26.032 t und 2 norwegische mit 2432 t; Schiffe von 1101—1200 t insgesammt 94 mit 104.904 t, davon 21 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 24.547 t, 52 englische mit 59.964 t, 16 griechische mit 18.055 t

und 2 italienische mit 2338 t; Schiffe von 1001—1100 t 57 mit 60.044 t, darunter 1 deutsches mit 1058 t, 3 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 3072 t, 16 englische mit 16.744 t, 18 griechische mit 19.332 t, 12 italienische mit 12.646 t, 3 russische mit 3060 t und 4 türkische mit 4132 t; Schiffe von 901—1000 t 64 mit 60.960 t, und zwar 2 deutsche mit 1892 t, 13 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 12.108 t, 7 englische mit 6727 t, 24 griechische mit 22.912 t, 16 italienische mit 15.346 t, 1 norwegisches mit 990 t, 1 russisches mit 985 t; Schiffe von 801—900 t im Ganzen 21 mit 17.802 t, darunter 1 deutsches mit 890 t, 14 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 11.742 t, 6 englische mit 5170 t; Schiffe von 701—800 t im Ganzen 16 mit 12.159 t, und zwar 3 griechische mit 2254 t, 10 italienische mit 7682 t, 3 türkische mit 2223 t; Schiffe von 601—700 t zusammen 21 mit 14.159 t, darunter unter österreichisch-ungarischer Flagge 1 mit 699 t, 9 griechische mit 6127 t, 8 italienische mit 5312 t, 1 rumänisches mit 683 t, 2 türkische mit 1338 t; Schiffe von 501—600 t im Ganzen 76 mit zusammen 41.465 t, davon 1 französisches mit 595 t, 6 griechische mit 3339 t, 2 italienische mit 1166 t, 30 rumänische mit 16.890 t, 23 russische mit 12.128 t, 14 türkische mit 7347 t; 60 Schiffe von 401 bis 500 t mit zusammen 26.494 t, nämlich 3 Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 1281 t, 6 griechische Schiffe mit 2757 t, 1 rumänisches Schiff mit 474 t, 33 russische Schiffe mit 14.045 t und 17 türkische Schiffe mit 7937 t; Schiffe von 301—400 t 47 mit zusammen 16.025 t, und zwar 13 griechische mit 4492 t, 6 russische mit 2239 t und 28 türkische mit 9294 t; Schiffe von 201—300 t 129 mit zusammen 34.202 t, davon 1 deutsches mit 290 t, 20 griechische mit 5302 t, 38 russische mit 10.878 t und 70 türkische mit 17.732 t; Schiffe unter 200 t 265 mit zusammen 26.939 t, davon 1 deutsches mit 97 t, 3 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 150 t, 1 englisches mit 39 t, 34 griechische mit 3851 t, 2 holländische mit 74 t, 7 rumänische mit 540 t, 13 russische mit 1350 t, 1 samiotisches mit 195 t und 203 türkische mit 20.643 t.

Dem mittleren Tonnengehalte nach rangirt wie im Vorjahre an erster Stelle Belgien mit 2681 t, ihm folgen Dänemark mit 1729 t, Spanien mit 1593 t, England mit 1570 t, die griechischen Dampfer mit 1333 t, die französischen Dampfer mit 1311 t, die holländischen Dampfer mit 1293 t, Norwegen mit 1231 t, Deutschland mit 1123, die österreichisch-ungarische Flagge mit 1098 t, die italienischen Dampfer mit 1035 t, die französische Segelschiffahrt mit 595 t, die türkischen Dampfer mit 525 t, die rumänischen mit 521 t, die russischen Dampfer mit 411 t und zuletzt die griechischen Segler mit 237 t, die samiotische Segelschiffahrt mit 195 t, die rumänische mit 174 t, die russische mit 157 t und die türkische mit 166 t.

Unter den einzelnen Monaten weisen den stärksten Verkehr auf: October mit 244 Schiffen und 279.325 t, September 219 Schiffe mit 249.008 t, November 191 Schiffe mit 192.775 t, Mai 187 Schiffe mit 173.797 t und August 170 Schiffe mit 170.608 t. Sodann folgen Juni mit 172 Schiffen und 159.714 t, December mit 130 Schiffen und 149.003 t und April mit 139 Schiffen und 144.231 t, sowie Juli mit 149 Schiffen und 131.972 t, Den geringsten Verkehr hatten der Jänner mit 34 Schiffen und 50.926 t, der Februar mit 36 Schiffen und 48.818 t und der März mit 42 Schiffen und 44.757 t.

In Ballast gingen ein in die Donaumündungen 1067 Schiffe mit 1,209.232 t, darunter 539 englische mit 857.227 t, 186 griechische mit 196.454 t, 198 türkische mit 41.050 t, 36 Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 38.337 t, 33 italienische Schiffe mit 31.197 t, 4 belgische Schiffe mit 10.724 t, 6 holländische Schiffe mit 7831 t, 7 deutsche Schiffe mit 5934 t, 4 französische Schiffe mit 5566 t, 3 spanische Schiffe mit 4465 t, 27 russische Schiffe mit 2623 t, 2 norwegische Schiffe mit 2616 t, 20 rumänische Schiffe mit 1967 t, 1 dänisches Schiff mit 1891 t und 1 bulgarisches mit 9 t.

Ausklarirten in Ballast 49 Schiffe mit 8737 t, darunter 3 englische mit 3460 t, 4 griechische mit 2604 t, 11 rumänische mit 610 t, 9 russische mit 744 t, 17 türkische mit 808 t, 2 deutsche mit 387 t, 2 holländische mit 74 t und eines unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 50 t.

Im regelmässigen Dienste liessen sechs Schiffahrts-Unternehmungen die Donaumündungen anlaufen, und zwar die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd auf den Linien Constantinopel—Braila mit 55 Fahrten und 63.967 t und Batum—Galatz mit 14 Fahrten und 14.994 t, die französische Gesellschaft Fraissinet & Comp. in 32 Fahrten mit 40.887 t, die Navigazione Generale Italiana in 34 Fahrten mit 39.415 t, die russische Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Linie Corabia—Odessa mit 41 Fahrten und 19.213 t, auf der Linie Ismail—Odessa mit 39 Fahrten und 11.985 t, auf der Linie Reni—Batum mit 3 Fahrten und 3060 t, endlich auf der Linie Galatz—Batum mit 15 Fahrten und 6155 t, die türkische Gesellschaft Egée in 38 Fahrten mit 20.161 t und der staatliche rumänische Schiffahrtsdienst in 31 Fahrten mit 17.573 t, zusammen 302 Fahrten im regelmässigen Dienste mit einem Tonnengehalte von 237.410 t.

Ausschliesslich in den eigentlichen Flusshäfen luden von den 1713 ausgelaufenen Schiffen 1423 mit zusammen 1,370.561 t Gehalt; theils in diesen Häfen, theils auf der Rhede von Sulina luden 1896 3 Schiffe mit zusammen 6372 t, ausschliesslich in Sulina, und zwar theils auf der Rhede, theils im Hafen, 287 Schiffe mit 418.001 t. Unter den letzteren waren 223 englische Schiffe mit 357.863 t, 25 griechische mit 33.754 t, 4 belgische mit 10.724 t, 5 italienische mit 7243 t, 3 unter österreichisch-ungarischer Flagge mit 3908 t, 2 französische Schiffe mit 3403 t, 19 türkische mit 562 t, 2 deutsche mit 387 t, 1 russisches mit 81 t, 2 rumänische mit 39 t, 1 holländisches mit 37 t.

Der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge weist die bisher höchst erreichte Jahresleistung von 113.113 t auf, um 22.114 t mehr als das bisher günstigste Jahr 1895. Dagegen ist der mittlere Tonnengehalt der österreichisch-ungarischen Schiffe von 1115 auf 1098 t zurückgegangen. Nationale Segelschiffe sind im Berichtsjahre nicht an der Donau erschienen. Der grösste eingelaufene heimische Dampfer hatte 2149 t Gehalt, der nächstgrösste 1963 t. Im Jahre 1895 betrug der Gehalt der grössten an die Donaumündungen entsendeten nationalen Fahrzeuge nicht über 1400 t. In den einzelnen Monaten gestaltete sich die Schiffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge

folgendermassen: Februar 1 Dampfer mit 50 t, März 4 Dampfer mit 3269 t, April 10 Dampfer mit 10.410 t, Mai 12 Dampfer mit 13.286 t, Juni 11 Dampfer mit 11.486 t, Juli 9 Dampfer mit 10.478 t, August 10 Dampfer mit 11.210 t, September 14 Dampfer mit 15.648 t, October 17 Dampfer mit 19.281 t, November 7 Dampfer mit 7187 t und December 8 Dampfer mit 10.808 t.

Die Entwicklung des Verkehres unter österreichisch-ungarischer Flagge vom Jahre 1880 an war folgende:

Es liefen aus:

Im Jahre	Dampfer	Tonnen	Segler	Tonnen	Zusammen	Tonnen
1880	76	40.260	35	8891	111	50.151
1881	83	42.699	18	4306	101	47.005
1882	82	45.370	20	6448	102	51.818
1883	81	43.731	11	2852	92	46.583
1884	83	43.720	7	1643	90	45.363
1885	91	63.454	11	3606	102	67 060
1886	84	62.836	7	1987	91	64.823
1887	83	75.002	14	4702	97	79.714
1888	112	81.639	6	1603	118	83.242
1889	105	76.496	4	566	109	77.062
1890	106	80.115	3	445	109	80.560
1891	102	78 841	5	1113	107	78 954
1892	92	81.659	5	1145	97	82.804
1893	60	61.344	3	900	63	62.244
1894	65	65.891	4	1152	69	67.043
1895	81	90.301	2	702	83	91.009
1896	103	113.113	—	—	103	113.113

Die Schiffahrtscasse in Sulina hat im Berichtsjahre 2,599.426 Frcs. 28 Cts. (+ 369.612 Frcs. 44 Cts.) eingenommen, und zwar an Schiffahrtstaxen 2,595.737 Frcs. 39 Cts., an Flosstaxen 400 Frcs., an Polizeistrafgeldern 3288 Frcs. 89 Cts. Von den Schiffahrtsgebühren entfielen auf die englische Schiffahrt 1,746.568 Francs 79 Centimes, auf die griechische Schiffahrt 388.708 Frcs. 33 Cts., auf die Schiffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge 127.097 Francs 75 Centimes, auf die italienische Schiffahrt 95.600 Frcs., auf die türkische 43.513 Frcs. 58 Cts., auf die französische 37.810 Frcs. 41 Cts., auf die deutsche 37.022 Frcs. 32 Cts., auf die spanische 34.417 Frcs. 34 Cts., auf die russische 27.994 Frcs. 87 Cts., auf die holländische 14.085 Frcs. 17 Cts., auf die belgische 11.896 Frcs. 93 Cts., auf die norwegische 11.595 Frcs. 50 Cts., auf die dänische 9859 Frcs. 10 Cts., auf die rumänische 9557 Frcs. 30 Cts.

Die Waarenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich wie folgt: Insgesammt wurden ausgeführt 13,394.565 (+ 2,487.807) Quarters Körnerfrüchte, und zwar 7,434.615 Quarters Weizen, 1,395.868 Quarters Roggen, 2,354.992 Quarters Mais, 1,899.481 Quarters Gerste, 134.989 Quarters Hafer, 31.521 Quarters Bohnen, 16.676 Quarters Hirse, 113.455 Quarters Raps, 8992 Quarters Leinsamen und 4076 Quarters Hanfsamen, ferners 2 Flösse, 672.640 Stück Bretter, 203.612 m³ Bauholz, 23,869.010 (+ 280.864) kg Mehl, 575 Stück Rinder, 244.010 (+ 20.984) kg Wein, 1,790.683 kg altes Eisen, 67.125 kg Theer, 30.000 kg Salz, 410.516 (+ 366.697) kg Sprit, 3,506.425 (+ 3,447.747) kg Kleie, 2,254.426 (+ 2,122.426) kg Fassdauben und 4,429.634 (+ 4,429.634) Stück Fassdauben, 178.395 kg Wolle, 126 kg Butter, 44.500 q Nüsse, 655.500 q kleine Erbsen, 146.940 q Rapskuchen, 26.281 kg leere Säcke, 38.675 kg Häute, 19.475 kg leere Fässer, 100 Stück leere Fässer, 134.704 kg Fische, 10,105.780 kg und 2532 Colli verschiedene Waaren.

Den stärksten Verkehr weist wie seit Jahren Braila auf. Von dort gingen seewärts ab 8,102.247 Quarters Cerealien, und zwar 4,870.906 Quarters Weizen, 618.074 Quarters Roggen, 1,317.801 Quarters Mais, 1,035.491 Quarters Gerste, 113.255 Quarters Hafer, 27.886 Quarters Bohnen, 16.576 Quarters Hirse, 99.046 Quarters Raps, 3302 Quarters Leinsamen, 2916 Quarters Hanfsamen, 46.642 Stück Bretter, 3788 m³ Bauholz, 16,542.574 kg Mehl, 54.076 kg Käse, 382 Stück Rinder, 2497 kg Wein, 605.435 kg altes Eisen, 67.125 kg Theer, 229.713 kg Sprit, 2,614.400 kg Kleie, 100 kg Wolle, 80 kg Butter, 40.000 kg Nüsse, 309.300 kg kleine Erbsen, 10.608 kg leere Säcke, 18.199 kg Häute, 17.025 kg und 100 Stück leere Fässer, 500 kg Fische, 4,737.618 kg und 1678 Colli verschiedene Waaren.

Als zweitgrösster Ausfuhrplatz folgt Galatz, von wo abgingen: 1,305.467 Quarters Körnerfrüchte, und zwar 282.972 Quarters Weizen, 393.627 Quarters Korn, 234.856 Quarters Mais, 364.901 Quarters Gerste, 15.214 Quarters Hafer, 3414 Quarters Bohnen, 6614 Quarters Raps, 2703 Quarters Leinsamen und 1166 Quarters Hanfsamen, ferners 2 Flösse, 625.948 Stück Bretter, 197.093 m³ Bauholz, 7,318.936 kg Mehl, 100.208 kg Käse, 193 Stück Rinder, 90.750 kg Wein, 1,160.318 kg altes Eisen, 30.000 kg Salz, 170.803 kg Sprit, 891.525 kg Kleie, 2,254.426 kg und 4,422 634 Stück Fassdauben, 26.837 kg Wolle, 46 kg Butter, 4500 kg Nüsse, 349.200 kg kleine Erbsen, 146.440 kg Rapskuchen, 15.673 kg leere Säcke, 10.516 kg Häute, 2450 kg leere Fässer, 7044 kg Fische, 4,494.339 kg und 799 Colli verschiedene nicht benannte Waaren.

Aus Sulina wurden verschifft nach dem Meere 2,276.608 Quarters Cerealien, und zwar 973.041 Quarters Weizen, 287.368 Quarters Korn, 654.657 Quarters Mais, 345.022 Quarters Gerste, 6520 Quarters Hafer, 10.000 Quarters Raps, 1650 m³ Bauholz, 10.000 kg Sprit, 8320 kg Fische, 45.000 kg und 52 Colli verschiedene nicht benannte Waaren.

Eine sehr bedeutende Steigerung in der Ausfuhr zur See weisen auch pro 1896 die Donauhäfen oberhalb Braila auf. Aus denselben gingen ab 1,292.363 (+ 688.419) Quarters Körnerfrüchte, darunter 1,043.818 Quarters Weizen, 76.717 Quarters Korn, 103.300 Quarters Mais, 68.516 Quarters Gerste, 12 Quarters Bohnen, ferners 52.739 kg Fische und 107.246 kg verschiedene nicht benannte Waaren.

Ein kleiner Rückgang im Cerealienverkehre ist bei den russischen Donauhäfen Reni, Ismail und Kilia wahrzunehmen. Es wurden verschifft aus Reni: 58.368 (— 2741) Quarters Getreide, und zwar 34.770 Quarters Weizen, 2775 Quarters Korn, 20.098 Quarters Mais und 725 Quarters Hafer, ferners 417 m³ Bauholz, 26.698 kg Wein, 24.930 kg altes Eisen, 7000 Stück Fassdauben, 8500 kg Häute und 37.886 kg verschiedene nicht benannte Waaren; aus Ismail 138.685 (— 50.940) Quarters Getreide, darunter 94.796 Quarters Weizen, 5965 Quarters Korn, 19.211 Quarters Mais, 18.713 Quarters Hafer, 50 Stück Bretter, 654 m³ Bauholz, 93.785 kg Wein, 58.726 kg Fische und 343.484 kg verschiedene nicht benannte Waaren; aus Kilia 134.763 (— 7088) Quarters Körnerfrüchte, und zwar 95.274 Quarters Weizen, 4500 Quarters Korn, 5067 Quarters Mais, 29.922 Quarters Gerste, ferners

86.313 kg Wolle und 181.534 kg verschiedene nicht benannte Waaren.

Aus Tultscha endlich wurden dem Meere zugeführt 86.064 Quarters Cerealien, darunter 39.038 Quarters Weizen, 6842 Quarters Korn, 2 Quarters Mais, 34.191 Quarters Hafer, 209 Quarters Bohnen, 795 Quarters Raps und 2987 Quarters Leinsamen, ferners 7500 kg Mehl, 1558 kg Käse, 30.280 kg Wein, 1460 kg Häute, 7177 kg Fische, 158.622 kg und 3 Colli verschiedene nicht benannte Waaren.

Die Einfuhr über die Donaumündungen betreffend ist aus den der Europäischen Donau-Commission zur Verfügung stehenden Daten nur jene in Kohlen und Petroleum zu ermitteln. Danach kamen zur Einfuhr 1896 englische Kohle 264.448 t, englische Coaks 3670 t, deutsche Kohle 31.013 t, türkische Kohle 90 t, türkische Coaks 598 t, russisches Petroleum 7,651.920 (— 21,371.743) kg und 600 (— 82.540) Kisten (gleich 176.865 kg).

Das Marinespital in Sulina hatte einen Krankenstand von 436 (+ 7) Köpfen, darunter 9 aus dem Vorjahre Verbliebene, 427 Neuaufgenommene. 396 Personen wurden entlassen, 26 starben. Oesterreichische und ungarische Matrosen meldeten sich keine zur Aufnahme und nur 5 zur unentgeltlichen Consultation. Im Epidemiespital fanden 15 Personen Aufnahme. Vierzehn wurden entlassen, eine ging mit Tod ab.

Straferkenntnisse wurden 50 gefällt, darunter 38 vom Schiffahrts-Inspector, 12 vom Hafencapitän in Sulina. Die Summe der verhängten Geldstrafen betrug 5169 Frcs. 35 Cts.; 4 Straferkenntnisse mit Geldstrafen im Gesammtbetrage von 240 Frcs. betrafen österreichische und ungarische Staatsangehörige.

Schiffsunfälle kamen an der Mündung 7, im Flusse 17 vor. Die Unfälle an der Mündung betrafen das türkische Schiff „Husny Bakry", die russische Brigg „Svieti Nikolai", die türkische Brigg „Achilles", die englischen Dampfer „Kylsmoor", „March", „Oswin" und „Sportsman"; die Unfälle im Flusse den englischen Dampfer „Tremglos", die griechische Brigg „Katharina", die englischen Dampfer „Norham" und „Fewmore", den griechischen Dampfer „G. Bouboulis", den griechischen Schleppdampfer „Monplaisir", die Schaluppe Nr. 8 der Europäischen Donau-Commission, den englischen Dampfer „Thornaby" den griechischen Schleppdampfer „Penelope", den italienischen Schlepp „Torino", den englischen Dampfer „Dorothy", den türkischen Tscham „Esseri Djemil", den englischen Dampfer „Bernard", den österreichischen Dampfer „Espero", den spanischen Dampfer „Octubre", den italienischen Schleppdampfer „Angelo Passalacqua" und den griechischen Dampfer „Theresia".

Dampfer „Espero" — Capitän Sabbadini — lief am 2. December 1896 in Folge eines Schneesturmes im Hafen von Braila auf und konnte erst in zwei Tagen nach theilweiser Lichtung der Ladung mit Hilfe eines Remorqueurs frei gemacht werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates August 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates August 1897 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. August	Hievon in km (rund): Verbleiben im Baue am 1. Septemb.
A. Hauptbahnen:			
Marienbad-Karlsbad	52·4	51·8	51·8
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summe der Hauptbahnen	174·9	158·2	158·2
B. Local(Klein)bahnen:			
Rakonitz-Petschau sammt Flügel Protiwitz-Buchau	104·9	36·0	36·0
Čerčan-Modřan sammt Flügel Měchenic-Dobříš	61·8	45·5	45·5
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Schneebergbahn (Wr. Neustadt - Puchberg-Schneeberg)	42·1	2·3	2·3
Pinzgauer Localb. (Zell am See-Krimml)	53·0	53·0	53·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	35·9	44·2
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Pielachthalbahn (St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach)	30·0	30·0	30·0
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·2	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	1·0	1·0
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Ybbsthalb. Gross-Hollenstein—Kienberg	45·0	45·0	45·0
Elektrische Bahn Prag-Žižkov-Königl. Weinberge	5·8	3·2	3·2
Beraun-Koněprus-Königshof	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6·9	6·9	6·9
Friauler Eisenbahn Cervignano-Landesgrenze	2·7	2·7	2·7
Mauthausen-Grein	31·1	31·1	31·1
Reichenberger elektrische Strassenbahn	5·3	5·3	5·3
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	—
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	—
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	—
Ostgalizische Localbahnen:			
Hadynkowce - Iwanie puste sammt Flügel Teresin-Skała	73·2	73·2	73·2
Czortków-Zaleszczyki	52·5	7·8	7·8
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	—	0·5
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summe der Local (Klein) bahnen	957·8	683·3	650·0

Es sind sonach durch den Baubeginn der Strecke Lobositz — Leitmeritz der Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg 8·3 km und durch den Bau der Bahn- und Strassenbrücke über die Donau der Verbindungsbahn Linz-Urfahr 0·5 km, zusammen 8·8 km zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Localbahn Borki wielkie-Grzymalów, welche am 12. August eröffnet wurde, 31·9 km, dann der Localbahnen Barzdorf-Jauernig 5·5 km und Haugsdorf-Weidenau 4·7 km, welche Bahnen am 6. August eröffnet wurden, abgefallen.

Es verbleiben somit am Schlusse des Monates August 158·2 km Hauptbahnen und 650 km Local- und Kleinbahnen in Bauausführung. Ferner ist noch zu bemerken, dass die übrigen Strecken der Localbahn Rakonitz-Petschau sammt Flügel Protiwitz-Buchau seit 27. Juni und der Localbahn Čerčan-Modřan sammt Flügel Měchenic-Dobříš seit 18. Jänner (Čerčan - Požar) eröffnet sind; desgleichen seit 12. Juni die restlichen Strecken der elektrischen Bahn Smichov-Košiř und seit 25. Juni der elektrischen Bahn Prag-Žižkov-Königl. Weinberge; dann, dass die übrigen Strecken der Schneebergbahn am 15. April, bezw. 31. Mai, und der Rest mittlerweile Ende September, und schliesslich am 31. Juli die Strecke Linz—Urfahr der Bahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg eröffnet wurde.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung des Restaurationspavillons in Wessely a. M.: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Restaurationspavillons in der Station Wessely a. d. March der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.663/IV.]

— (Hebung der Bahnnivellette in km 92·113.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project betreffend die Hebung der Bahnnivellette auf und zunächst der Strassenübersetzung in km 92·113 der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.555/IV.]

— (Linie Chotzen—Braunau: Vergrösserung der Schmiedewerkstätte in Halbstadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Schmiedewerkstätte des Bahnerhaltungsdienstes in der Station Halbstadt der Linie Chotzen—Braunau ertheilt. [E.-M.-Z. 15.986/IV.]

Projectirte Localbahn Sigmundskron-Kaltern. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. September die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Sigmundskron-Kaltern die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 14.055/I.]

Projectirte Localbahn Gstadt-Ybbsitz—Ybbsitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. October die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Ybbsthalbahn vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Localbahn Gstadt-Ybbsitz—Ybbsitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 14.324/I.]

Projectirte Localbahn Doudleb über Wamberg—Rokitnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Gemeindevertretung der Stadt Rokitnitz im Vereine mit der Gemeindevertretung der Stadt Wamberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Halte- und Ladestelle Doudleb der Linie Geiersberg—Königgrätz der Oesterr. Nordwestbahn über Wamberg nach Rokitnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.792/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Jaroslau—Sokal: Abfertigungsbefugnisse der aufzulassenden Station Zuzel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg beantragte Schliessung der Station Zuzel für den allgemeinen Eilgut- und Frachtenverkehr mit Ausnahme des Wagenladungsverkehres, jedoch auch rücksichtlich dieses mit der Beschränkung genehmigt, dass die fallweise Aufgabe der Wagenladungsgüter nur gegen vorherige Anmeldung gestattet ist und das Auf- und Abladen ausnahmslos die Partei zu besorgen hat. Die Abfertigung der Personen in der künftigen Haltestelle Zuzel hat durch den Wächtercassier, jene des Reisegepäcks aber im Nachzahlungswege zu erfolgen. Als Termin der Schliessung der Station Zuzel für den allgemeinen Eilgut- und Frachtenverkehr wurde der 1. December 1897 bestimmt. [E.-M.-Z. 12.171/IV.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Schneebergbahn:

13. October. In der Strecke Puchberg—Schneeberg wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte schmalspurige Eisenbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Ablehnung des Projectes.) Die Direction der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft hat der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung ein die Ausführung eines schmalspurigen Strassenbahnnetzes im Bereiche der beiden donauuferseitigen Stadtbezirke betreffendes Projectselaborat vorgelegt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108). Die mit der Abgabe eines Gutachtens über die technische Ausführbarkeit dieses Projectes betraute technische Section sprach sich mit der Motivirung dagegen aus, dass in den engen Strassen, auf deren Einbeziehung in das grosse Communicationsnetz im vorliegenden Projecte speciell Rücksicht genommen ist, sowohl die unterirdische als auch die oberirdische Stromführung, sowie auch die durch locale Verhältnisse bedingte Anlage äusserst enger Curven als nicht zulässig erscheine. Da ferner die im Elaborate projectirte schmalspurige Linie in das Város-Liget angeblich mit der Concession der Untergrundbahn collidirt, hat sich auch die Rechtssection gegen das Project ausgesprochen. Nach dieser in merito ablehnenden Haltung der Communalverwaltung gegenüber dem in Frage stehenden Projecte steht der projectirenden Gesellschaft allerdings noch der Weg des Recurses an das Handelsministerium als jener obersten Behörde offen, welcher, als letzte Instanz, immer noch das Recht der Ertheilung von Vorconcessionen zusteht.

Budapester Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft. (Projectirter Ausbau einer Linie.) Einem Ansuchen der Anrainer entsprechend, hat die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, beschlossen, ihre in Umgestaltung auf elektrischen Betrieb begriffene Linie über die Csömörerstrasse bei diesem Anlasse bis zum sogenannten „Viehtriebweg" (äusserste Peripherie der Bezirksgemarkung) zu verlängern.

— (Principielle Entscheidung in der Frage der Berechtigung zur eventuellen Herabsetzung der Fahrpreise.) Die Budapester hauptstädtische Communalbehörde hat seinerzeit Anstand dagegen erhoben, dass die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft im eigenen Wirkungskreise eine Ermässigung mehrerer Tarifposten im Bereiche einzelner Relationen verfügte (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 114). In Folge des hierüber von der Gesellschaft ergriffenen Recurses wurde nun definitiv entschieden, dass meritorisch der Direction wohl das Recht hiezu zustehe, dass sie jedoch verpflichtet sei, jede derartige Verfügung vor deren Inkraftsetzung der Behörde zur Kenntniss zu bringen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Ernennung des General-Directors.) Der Directionsrath der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat an Stelle des verstorbenen General-Directors Moriz von Balász das Mitglied des Directionsrathes, kgl. Rath Josef von Hüvös, zum General-Director erwählt, der nach bereits erfolgter Zurücklegung der Advocatur und der juridischen Vertretung der Gesellschaft sofort in die Functionen des General-Directors eingeführt wurde.

— (Principielle Entscheidung von Seiten der Budapester Communalbehörde in der Frage des Verwendungsrechtes des Erlöses für veräussertes gesellschaftliches Betriebsmateriale.) Die Direction der Budapester Stadtbahn - Actiengesellschaft erstattete der Communalbehörde die Anzeige, dass sie von den im Central-Stromerzeugungs-Etablissement in Verwendung stehenden Dampfmaschinen deren drei, die bei sonst vollständiger Betriebstauglichkeit lediglich bezüglich ihrer unzureichenden Kraftentwicklung den gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügen, zu veräussern und durch kräftigere Maschinen zu ersetzen beschloss. Die genannte Behörde nahm diese Mittheilung zustimmend zur Kenntniss, erklärte jedoch, dass im Sinne des unificirten Vertrages zwischen ihr und der Gesellschaft dieser nicht das freie Verfügungsrecht über derlei Beträge zustehe, sondern dass solche Einnahmen einem Reservefonds zuzuführen seien, an dem zur Zeit des Heimfalles der Bahn an die Stadt diese zu participiren haben wird.

— (Projectirte Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat zum Behufe von Investitionen und Erweiterung von Betriebsanlagen eine Erhöhung des Actiencapitals beschlossen und aus diesem Anlasse die Communalverwaltung um principielle Gutheissung dieser Intention ersucht.

Budapester Franz Josef - Untergrundbahn - Actiengesellschaft. (Fixirung der effectiven Baukosten.) Die Generalversammlung der Budapester Communalvertretung (Gemeinderath) hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass das Investitionscapital der Franz Josef-Untergrundbahn mit einem Maximalbetrage von 3,600.000 fl. fixirt und in diesem Sinne zu verrechnen sei. Der kgl. ungar. Handelsminister hat aber, wie aus Budapest berichtet wird, diese Anschauung insofern als unrichtig erklärt, als der effective Capitalaufwand nur aus den gesellschaftlichen Büchern ziffermässig, somit genau, präcisirt werden kann, zu welchem Behufe eine Commission zur Prüfung der Baurechnungen delegirt wurde.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Station Kraszno für den Gesammtverkehr.) Am 1. October 1897 wurde die Station Kraszno der Strecke Zsolna (Sillein)—Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für den Gesammtverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Juli.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juli vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	10
	in Stationen	25
Zusammenstösse	auf freier Bahn	1
	in Stationen	17
sonstige Betriebsunfälle		173
	zusammen	226

Die Betriebslänge betrug 39.670 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28,985.954, so dass je ein Unfall auf 176 km Betriebslänge oder auf 132.681 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	9	33
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	39	95
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	6
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	12	20
zusammen	60	154

Preussen. (Saatziger Kleinbahnen: Eröffnung der Theilstrecke Grassee—Janikow.) Am 1. October wurde die Theilstrecke Grassee—Janikow der Saatziger Kleinbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. An dieser Theilstrecke liegen folgende Stationen mit den daneben vermerkten Entfernungen von Grassee: Quast 1·89 km, Zamzow 4·79 km, Golz 9·39 km und Janikow 12·39 km. Eine eisenbahnseitige Ueberladung von Vieh und Gütern in Janichow, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig, findet nicht statt. Die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Leitung des Betriebes auf dieser Strecke ist der Betriebsabtheilung Stargard i. P. der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Stettin, übertragen, an welche Adresse allfällige Dienstcorrespondenzen zu richten sind. [E.-M.-Z. 15.408/I.]

— (Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Kleinbahnstrecken Kyritz—Hoppenrade und Hoppenrade—Perleberg.) Am 15. October wurden

I. die dem Kreise Ostprignitz gehörige schmalspurige Kleinbahn von Kyritz nach Hoppenrade (Kreisgrenze) mit einer Abzweigung bei Rehfeld nach Breddin, und

II. die dem Kreise Westprignitz gehörige schmalspurige Kleinbahn von Hoppenrade (Kreisgrenze) nach Perleberg für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Die mit Locomotiven betriebenen Bahnen haben eine Spurweite von 75 cm und unterliegen dem Gesetze über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892.

An den Strecken liegen folgende Stationen mit den daneben bemerkten Entfernungen:

I. a) Strecke Kyritz—Hoppenrade (Kreisgrenze):

1. Kyritz — km, 2. Klosterhof 2·7 km, 3. Rehfeld 4·4 km [Abzweigung von Rehfeld nach Breddin siehe unter I b) 6 km], 4. Demerthin 9·1 km, 5. Gumtow 11·3 km, 6. Bärensprung 13·5 km, 7. Dannenwalde 16·5 km, 8. Kehrberg 20·7 km, 9. Lindenberg 24·8 km, 10. Garz 27·8 km, 11. Hoppenrade 29·6 km (Westprignitzer Kreisgrenze 31·2 km).

I. b) Strecke Rehfeld—Breddin:
(3. Rehfeld [Abzweigung] — km.)

12. Berlitt 1·7 km, 13. Barenthin-Abbau 3·8 km, 14. Barenthin 6·3 km, 15. Kötzlin 8·3 km, 16. Breddin 10·8 km.

II. Strecke Hoppenrade (Kreisgrenze)—Perleberg:

1. Perleberg — km, 2. Perleberg - Kreishaus 1·6 km, 3. Dupow 3·7 km, 4. Kleinow 8 km, 5. Ponitz 9·6 km, 6. Gross-Werzin 12·7 km, 7. Viesecka 14 km (Ostprignitzer Kreisgrenze 16 km).

Die Beförderung von Eilgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Stückgüter und Wagenladungen werden auf allen Stationen — ausgenommen Kreishaus-Perleberg — angenommen und ausgeliefert.

Die Leitung des Betriebes ist der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (Direction Perleberg) übertragen, und sind sämmtliche Zuschriften, welche Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten dieser Kleinbahnstrecken betreffen, an die Direction der genannten Gesellschaft zu richten. [E.-M.-Z. 15.244/I.]

Deutschland - Holland. (Staatsvertrag über die Unterhaltung des Leuchtfeuers bei Borkum, sowie über die Betonnung, Bebakung und Beleuchtung der Fahrstrassen der Unter-Ems und ihrer Mündungen.) Am 16. October 1896 ist zwischen den Regierungen von Deutschland und Holland der obige, in der Nummer 33 des Deutschen Reichsgesetzblattes enthaltene Vertrag abgeschlossen worden, wonach die preussische Regierung es übernimmt, die Betonnung und Bebakung der Mündungen der Unter-Ems, sowie die Leuchtthürme auf Borkum, die Leuchtbaken auf dem Randsal und die Leuchtthürme bei Pilsum und Lampen in gutem Zustande, bezw. ordnungsgemässem Betriebe zu unterhalten, während Holland sich zu dem Gleichen bezüglich der Küstenlichter in Delfzyl und Watum verpflichtet. Die Kosten der Unterhaltung aller dieser Einrichtungen werden mit gewissen Einschränkungen von beiden Staaten zu gleichen Theilen getragen. Beide Regierungen ernennen je zwei Bevollmächtigte, die den Titel „ständige Commissäre zur Beaufsichtigung der Betonnung und Beleuchtung der Emsmündungen“ führen und wenigstens einmal jährlich im Mai zusammenkommen, um

1. die in diesem Vertrage behandelte Beleuchtung, Betonnung und Bebakung zu besichtigen,
2. die im Interesse der Schiffahrt wünschenswerthe Aenderung und Erweiterung derselben zu besprechen, ein Protokoll über die thatsächlichen Ausgaben beider Staaten im Gegenstande im abgelaufenen Jahre aufzunehmen und den Erfordernissvoranschlag für das nächste Jahr aufzustellen.

Aenderungen und Erweiterungen der Beleuchtung, Betonnung und Bebakung bedürfen, ausser wenn dadurch das Präliminare des laufenden Jahres nicht überschritten wird und die ständigen Commissionäre einer und derselben Meinung sind, der Genehmigung der beiden Regierungen, ebenso der jährliche Voranschlag und etwa nothwendige Ueberschreitungen. Einseitig gemachte Ausgaben sind von dem betreffenden Staate allein zu tragen, Ersparnisse kommen beiden Staaten zur Hälfte zugute. Nicht zu den gemeinsamen Kosten gehören die Ausgaben für neue Anlagen, sowie die Kosten einer einseitigen Aenderung einer vereinbarten Anlage. Neue Anlagen auf gemeinsame Kosten bedürfen einer besonderen Vereinbarung. Die ständigen Commissäre, über deren Verhandlungen Protokolle in deutscher und holländischer Sprache geführt werden, können ausser der vorgeschriebenen Mai-Zusammentretung so oft zusammenkommen als sie es in dem ihnen anvertrauten Interesse für wünschenswerth erachten. Unberührt durch den auf unbestimmte Zeit mit dem Rechte auf Kündigung am 1. April eines jeden Jahres geschlossenen Vertrag bleibt das Recht beider Staaten, in Fällen der Noth, insbesondere von Krieg oder Kriegsgefahr, die auf ihrem Gebiete befindlichen Leuchtfeuer auszulöschen, die Tonnen und Baken zu entfernen.

Schweiz. (Rückkauftermin für Eisenbahnen.) Der schweizerische Bundesrath beantragt bei der Bundesversammlung, die sämmtlichen seit 1886 ertheilten Eisenbahnconcessionen, deren Rückkaufsbestimmungen die Klausel nicht mehr enthalten, dass die Entschädigungssumme für den Rückkauf in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen dürfe, in der Weise zu ergänzen, dass der Rückkauf auf der Grundlage der Concession frühestens zu dem Zeitpunkte erfolgen kann, an dem die Bahn 30 Jahre in Betrieb sein wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis 21. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

15. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio“, Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis“, Capitän F. Barbarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich“, Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

15. October, Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Lazzari,
18. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän N. Covacevich,
20. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Lazzari,

} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

17. October, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Flora“, Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Daphne“, Capitän A. Orlando, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

20. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

12. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Hungaria“, Capitän P. Berberovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. October, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Poseidon“, Capitän R. Mayer, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Novbr., Dampfer „Pandora“, Capitän A. Lazzari, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 25. September:

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Ab 1. October:

Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten und Actien I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Brünn-Rossitzer Bahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Eisenerz-Vordernberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten I. Em., 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (steuerpflichtige und steuerfreie) (Rückzahlung ab 1. April 1898).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silber- und Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1898).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1898).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Goldprioritäten, 4 pCt. Prioritäten und 3 pCt. Prioritäten v. J. 1895 (Rückzahlung ab 2. November).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Wiener Localbahnen. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Generalversammlungen.

12. October: Actiengesellschaft Localbahn Wolframs-Teltsch (constituirende Generalversammlung).

18. „ Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·1 km lange Strecke Rosenhöhe—Gross-Zimmern der königl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, welche am 1. September eröffnet wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 8·2 km lange Strecke Tisza-Lök—Büd Szt. Mihály der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, welche am 16. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Arithmetisches und alphabetisches Fahrschein-Verzeichniss.) Zu dem arithmetischen und alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse ist sämmtlichen am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen der Entwurf je eines II. Nachtrages zur Prüfung zugegangen. Das Ergebniss der Durchsicht war bis spätestens den 20. September der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines mitzutheilen.

— (Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine.) Zu diesem Verzeichnisse ist der Nachtrag II (giltig vom 15. October ab) herausgegeben und an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarifirung der Artikel Kunstdünger, Dünger und Düngemittel aller Art auf der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn).

Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für die Beförderung von Kunstdünger, Dünger und Düngemitteln aller Art auf der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf die Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse zur Anwendung.

Wien, am 15. October 1897. [773]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Ratzowitz".

Am 1. November wird die auf der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz zwischen der Station Třebelowitz und der Halte- und Ladestelle Dieditz in km 11·363 gelegene Haltestelle „Ratzowitz" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Personen- und Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, im October 1897. [774]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife.

Am 1. November 1897 tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. November 1896 in Kraft.

Derselbe enthält abgeänderte und neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Halle, der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn und der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld, ferner neue Frachtsätze für die Verladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Wien, am 13. October 1897. [775]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordisch-Orientalisch-Bulgarisch-Serbisch-Rumänisch-Ungarisch-Oesterreichisch-Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Französisch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I.

Mit 1. Jänner 1898 tritt für den obgenannten Verband ein neuer Tarif, Theil I, welcher allgemeine Bestimmungen enthält, in Kraft.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif, Theil I, vom 1. September 1896 aufgehoben.

Wien, am 15. October 1897. [776]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe und der gewährten Lagerbegünstigungen in der Station Wien.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien grosse Mengen von Gütern auf den Lagerplätzen und in den Magazinen der Station Wien angehäuft haben und die Manipulation auf das empfindlichste behindern, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Abs. (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. October, Z. 9389/III, die lagergeldfreie Abnahmefrist für Frachtgüter, sofern sie nach dem Tarife über 24 Stunden beträgt, vom 18. October 1897 angefangen bis auf Weiteres für die Station Wien auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Massgabe, dass der Tag der Avisirung, bei nicht zu avisirenden Gütern der Tag der Ankunft, als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

Ferner werden die für das laufende Jahr in der Station Wien laut besonderer Bekanntmachung widerruflich gewährten Lagerbegünstigungen wie folgt eingeschränkt, und zwar:

Die Lagerbegünstigung für Wein, für Soda, ferner für Eisen und Stahl, sowie für Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E-6 und E-7 der Güterclassification mit Ausnahme von eisernen Röhren (Post Nr. 6, 10 und 12 des ausgehängten Verzeichnisses) treten am 26. October 1897 ausser Kraft. Für Holz des Specialtarifes II und der Classe C (Post Nr. 1, a) und b) des Verzeichnisses) bleibt ab 26. October 1897 nur mehr die achttägige Lagerfreiheit ohne Lagergeldermässigung für eine weitere Lagerzeit gewährt. Auf solches Holz jedoch, das vor dem 18. October 1897 eingetroffen ist, finden die bisherigen Lagerbegünstigungen noch bis einschliesslich 31. October 1897 Anwendung.

Wien, am 16. October 1897. [777]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.
Localbahn Melnik-Mšeno.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Am 1. December 1897 gelangt ein Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der obengenannten Bahnen vom 1. Mai 1897 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderungen des Haupttarifes und die Einführung neuer Fahrpreise.

Exemplare desselben sind bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien und bei der Direction der Böhmischen Nordbahn in Prag zum Preise von 10 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 14. October 1897. [778]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Station „Wlkanetsch" für den Gesammtverkehr.

Am 15. October 1897 wird die zwischen den Stationen G.-Jenikau und Lestina gelegene Station „Wlkanetsch", welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, im October 1897. [779]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 3.

Am 1. November 1897 gelangt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der königl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau und österreichischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, ein neues Tarifheft 3 zur Einführung, durch welches das gleichnamige Tarifheft 3 (früher Heft 4) vom 1. August 1893 nebst Nachtrag I bis VII aufgehoben wird.

Der neue Tarif, in welchem Frachtsätze für die Classen C 1 und C 2 nicht mehr aufgenommen erscheinen, enthält geänderte und neue Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife, eine Anzahl neuer Ausnahmetarife, sowie Ausnahmetarife für Wien Südbahn transito.

Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten am 1. December 1897 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei den Endverwaltungen zum Preise von 45 Pfennigen = 54 Heller bezogen werden.

Wien, am 13. October 1897. [780]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) durch Ausdehnung auf den Artikel Erze.

Mit 15. November 1897 wird der im Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 bestehende Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf den Artikel Erze, auch aufbereitete, wie im Specialtarif III genannt, mit den unter a) für Erde u. s. w. angegebenen Anwendungsbedingungen ausgedehnt.

Wien, am 12. October 1897. [781]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Erhöhung des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif).

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 tritt im Verkehre mit den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus eine Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) um einen Pfennig für 100 kg in Kraft.

Wien, am 12. October 1897. [782]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutsche Verbände.

Einführung des Nachtrages VI zum Theil I.

Mit 1. November 1897 tritt zum Niederländisch-Deutschen Verband, Theil I, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 0·40 Mk. und bei der Station Reichenberg zum Preise von 24 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 9. October 1897. [783]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
gleichzeitig im Namen der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Mit 1. December 1897 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen jener vom 15. Mai 1893 sammt Nachtrag hiezu aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher geänderte Bestimmungen und theilweise auch geänderte und neue Fahrpreise enthält, kann seinerzeit bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich bezogen werden.

Prag, am 15. October 1897. [784]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Nachträgen.

Mit 1. December 1897 gelangt zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen Theil II — Heft 3 und Theil IV — Heft 1 je ein Nachtrag II zur Einführung.

Beide Nachträge enthalten die Aufhebung der directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Bács-Bodrogher Localbahn.

Wien, am 16. October 1897. [785]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition für Raffinadezucker in Kolin.

Für in Opočno in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Uvěcní banka in Kolin eingelagerte und nach Prag St.E.G. reexpedirte Sendungen von Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893 wird für die Zeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, die Reexpeditions-Begünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 kr. (drei Kreuzern) pro 100 kg berechnet, und sind im Uebrigen für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 16. October 1897. [786]

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. November 1897, bezw. insoweit Tariferhöhungen in Betracht kommen, mit 1. December 1897, tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Mai 1896, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Geänderte, bezw. neue Frachtsätze der Schnitt-Tariftabellen B und B 1.
II. Ergänzung, bezw. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. II für Eisen etc.
III. Ergänzung, bezw. Aenderung des Verzeichnisses derjenigen Artikel, für welche im Güterverkehre zwischen Südbahnstationen und Böhmen bei Beförderung als Frachtgut Ausnahmetarife bestehen.
IV. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. I für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker).
V. Ergänzung, bezw. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. I für Zucker aller Art. In diesem Ausnahmetarife sind unter B auch neue specielle, nur im Rückvergütungswege Anwendung findende Frachtsätze enthalten.
VI. Ergänzung, bezw. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
VII. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. VI für a) Borke und b) Lohe.
VIII. Ergänzung, bezw. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. VII für Düngemittel und Rohmaterialien.
IX. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. VIII für Emballagen, gebrauchte.
X. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. IX A für Farbhölzer.
XI. Eliminirung, bezw. Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. XIV für Obst.
XII. Eliminirung, bezw. Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. XV für Säuren etc.
XIII. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XVI für Garne etc.
XIV. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XVII für Blei etc.
XV. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
XVI. Berichtigung von Frachtsätzen.
XVII. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 1 Krone per Stück bezogen werden.

Wien, am 15. October 1897. [787]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Nachtrag VIII zum Tarife vom 1. October 1887.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 gelangt der Nachtrag VIII zum Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält:

1. Capitel I (Theil I): Neue allgemeine Bestimmungen;
2. Berichtigungen und Ergänzungen des
   Capitel II (Theil I): Reglementarische Bestimmungen;
   Capitel III (Theil I): Allgemeine Tarifvorschriften;
   Capitel IV (Theil I): Allgemeine Waarenclassification;
   Capitel V (Theil I): Instradirung der Transporte, und
3. Berichtigungen und Ergänzungen des Theiles II (Tariftabellen).

Exemplare dieses Nachtrages können durch die commercielle Direction der Südbahn in Wien, sowie durch die Betriebsdirection der Südbahn in Budapest um den Preis von 2 Kronen pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. October 1897. [788]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des tarifmässigen Lagergeldes.

Mit Rücksicht auf die andauernd grosse Güteranhäufung in der Station Meran wird zufolge Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums ddto. 14. October 1897, Z. 9445/III, verfügt, dass die derzeit in Kraft stehende Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für Frachtgüter auf zwei Tage, sowie der Erhöhung des tarifmässigen Lagergeldes auf vier Kreuzer per 100 kg und Tag über den 15. October 1897 hinaus bis längstens 29. October 1897 ausgedehnt werde.

Wien, am 15. October 1897. [789]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1. (Einführung des 1. Nachtrages.) Am 1./13. October alten/neuen Stils 1897 trat der 1. Nachtrag zum Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aenderung der Einführungsbestimmungen.
III. Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement (Theil I des Deutsch-Russischen Verbandsgütertarifes).
IV. Ergänzung und Aenderung der besonderen Tarifvorschriften.
V. Aenderung zu C. Besondere Bestimmungen zum Tarife für die Nebengebühren im Güterverkehre.
VI. Ergänzung zu E. Kilometerzeiger.
VII. Aenderungen und Ergänzungen zu F. Tariftabellen betreffend unter Anderem Einführung neuer Ausnahmesätze für Holzstoff und Holzzellstoff, sowie anderweite, grösstentheils erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Frankfurt a. M., Halle, Magdeburg, Mainz, Stettin und der Sächsischen Eisenbahnen u. s. w.
VIII. Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 19. November alten/1. December neuen Stils 1897 in Geltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1831	Südbahn-Gesellschaft		Roh-Marmor	Peri transit	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Avenza, Carrara, Massa, Pietrasanta, Sarzana oder Seravezza proveniren und mit directen nach Kiefersfelden (Bayern) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	100 Heller	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1832	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Pos. Z—8 des Tarifes, Theil I	Čakovic Časlau Wrdy-Bučic (L.B.)	Barcs	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Specialtarif für Zucker aller Art von böhm., mähr., niederösterr. und schlesischen Stationen nach Barcs etc., giltig vom 1. December 1893	403 375 390 Heller	401 363 378 Heller inclus. ungar. Transportsteuer	2 12 12 Heller	Im Kartirungswege		
1833	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art der Posit. Z—8 des Tarifes, Theil I	Grussbach-Schönau	Ala Bozen-Gries Branzoll Lavis Mori Roveredo Salurn St. Michele Trient (Trento)	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Zucker aller Art, giltig vom 1. September 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller b) 449 b) 392 a) 526 b) 407 b) 425 b) 443 b) 443 b) 413 b) 419 b) 425		Im Kartirungswege		
1834	Böhmischen Nordbahn		Steine, behauene (ausgenommen geschliffene)	Schluckenau Schönau Hainspach-Wölmsdorf Nixdorf	Grund-Georgenthal	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 26·0 31·6 32·4 33·8	Heller 18 20 20 20	Heller 8·0 11·6 12·4 13·8	Im Kartirungswege		
				Schluckenau Schönau Hainspach-Wölmsdorf Nixdorf	Niedergrund				28·0 33·6 34·4 35·8	18 20 20 24	10·0 13·6 14·4 11·8			
				Schluckenau Schönau Hainspach-Wölmsdorf Nixdorf	Warnsdorf				29·6 35·2 36·0 37·4	20 20 24 24	9·6 15·2 12·0 13·4			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg a)	9 b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg a)	11 b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller		Heller		Heller				
1835	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	ad a) Steine aller Art der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine (exclusive gesägte Marmorplatten), ad b) Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine, Kalk, gebrannt, der Pos. K—2 und Mörtel der Pos. M—30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedeberg (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Bedihošt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. October 1897, resp. Localtarife	—	—	79	59	—	—	Im Kartierungswege		
					Bisenz-Pisek				—	—	94	74	—	—			
					Brünn				103	81	99	79	4	2			
					Friedek-Mistek				—	—	107	87	—	—			
					Göding				—	—	99	79		—			
					Hruschau				—	—	69	55	—	—			
					Hullein				—	—	83	63	—	—			
					Kojetein				—	—	83	63	—	—			
					Kremsier				—	—	85	65	—	—			
					Lundenburg				—	—	105	85	—	—			
					Marchegg				125	103	121	101	4	2			
					Mähr.-Ostrau				—	56	—	54	—	2			
					Nikolsburg				—	—	110	90	—	—			
					Oderberg				—	58	—	56	—	2			
					Olmütz				75	55	73	53	2	2			
					Petrowitz					—	76	60	—	—			
					Prerau				83	61	79	59	4	2			
					Prossnitz				—	—	78	58	—	—			
					Rohatetz				—	—	97	77	—	—			
					Schönbrunn				—	56	—	54	—	2			
					Stauding				78	59	74	57	4	2			
					Ung.-Hradisch				—	—	91	71	—	—			
					Weisskirchen				—	—	86	66	—	—			
					Zauchtel				—	—	77	60	—				
									Heller		Heller		Heller				
1836	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	ad a) Steine aller Art der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine (exclusive gesägte Marmorplatten), ad b) Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine. Kalk, gebrannt, der Pos. K—2 und Mörtel der Pos. M—30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Haugsdorf-Weidenau (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Bedihošt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. October 1897, resp. Localtarife	—	—	84	62	—	—	Im Kartirungswege		
					Bisenz-Pisek				—	—	99	77	—	—			
					Brünn				108	84	104	82	4	2			
					Friedek-Mistek				—	—	108	90	—	—			
					Göding				—	—	104	82	—	—			
					Hruschau				—	—	69	58	—	—			
					Hullein				—	—	88	66	—	—			
					Kojetein				—	—	88	66	—	—			
					Kremsier				—	—	90	68	—	—			
					Lundenburg				—	—	110	88	—	—			
					Marchegg				130	106	126	104	4	2			
					Mähr.-Ostrau				—	59	—	57	—	2			
					Nikolsburg				—	—	115	93	—	—			
					Oderberg				—	61	—	59	—	2			
					Olmütz				80	58	78	56	2	2			
					Petrowitz				—	—	76	63	—	—			
					Prerau				88	64	84	62	4	2			
					Prossnitz				—	—	83	61	—	—			
					Rohatetz				—	—	102	80	—	—			
					Schönbrunn				—	59	—	57	—	2			
					Stauding				—	62	—	60	—	2			
					Ung.-Hradisch				—	—	96	74	—	—			
					Weisskirchen				—	—	88	69	—	—			
					Zauchtel				—	—	82	63	—	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
											Heller						
											a)	b)					
1837	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	ad a) Steine aller Art der Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine (exclusive gesägte Marmorplatten). ad b) Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine. Kalk, gebrannt, der Pos. K-2 und Mörtel der Pos. M-30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jungferndorf (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Bedihošt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. October 1897, resp. Localtarife			83	61			Im Kartirungswege		
					Bisenz-Pisek						98	76					
					Brünn						103	81					
					Friedek-Mistek						108	89					
					Göding						103	81					
					Hruschau						69	57					
					Hullein						87	65					
					Kojetein						87	65					
					Kremsier						89	67					
					Lundenburg						109	87					
					Marchegg						125	103					
					Mähr.-Ostrau						69	56					
					Nikolsburg						114	92					
					Oderberg						69	58					
					Olmütz						77	55					
					Petrowitz						76	62					
					Prerau						83	61					
					Prossnitz						82	60					
					Rohatetz						101	79					
					Schönbrunn						69	56					
					Stauding						77	59					
					Ungar.-Hradisch						95	73					
					Weisskirchen						88	68					
					Zauchtel						80	62					
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1838	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	ad a) Steine aller Art der Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine (exclusive gesägte Marmorplatten). ad b) Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine, Kalk, gebrannt, der Pos. K-2 und Mörtel der Pos. M-30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Setzdorf (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Bedihošt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. October 1897, resp. Localtarife		—	77	58	-	-	Im Kartirungswege		
					Bisenz-Pisek				—	—	92	73	—	—			
					Brünn				101	80	97	78	4	2			
					Friedek-Mistek				—	—	105	86	—	—			
					Göding				—	—	97	78		—			
					Hruschau				—	—	69	54	—	—			
					Hullein				—	—	81	62	—				
					Kojetein				—	—	81	62	—				
					Kremsier				—	—	83	64	—	—			
					Lundenburg				—	—	103	84	—	—			
					Marchegg				123	102	119	100	4	2			
					Mähr.-Ostrau				—	55	—	53		2			
					Nikolsburg				—	—	108	89	—	—			
					Oderberg				—	57	—	55	—	2			
					Olmütz				73	54	71	52	2	2			
					Petrowitz				—	—	75	59	—	—			
					Prerau				81	60	77	58	4	2			
					Prossnitz					—	76	57	—	.			
					Rohatetz					—	95	76	.	—			
					Schönbrunn					55	—	53		2			
					Stauding				76	58	72	56	4	2			
					Ungar.-Hradisch					—	89	70	—	—			
					Weisskirchen					—	84	65	-	—			
					Zauchtel				—		75	59	—	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1839	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ad a) Steine aller Art der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine (exclusive gesägte Marmorplatten) Ad b) Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Friedeberg (Localbahn Nieder-Lindewiese Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Anhang zum Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. October 1897, resp. Localtarife	112	—	111	—	1	—	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahnhof				112		111	—	1	—			
					Floridsdorf				112	—	111	—	1	—			
				Haugsdorf-Weidenau (Localbahn Nieder-Lindewiese — Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)				117	—	116	—	1	—			
					Wien Nordbahnhof				117	—	116	—	1	—			
					Floridsdorf				117	—	116	—	1	—			
				Jungferndorf (Localbahn Nieder-Lindewiese — Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)				—	—	114	104	—	—			
					Wien Nordbahnhof				—	—	114	104	—	—			
					Floridsdorf				—	—	114	104	—	—			
				Setzdorf (Localbahn Nieder-Lindewiese — Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)				110	—	109	—	1	—			
					Wien Nordbahnhof				110	—	109	—	1	—			
					Floridsdorf				110	—	109	—	1	—			
1840	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedeberg (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 104				Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahnhof						104						
					Floridsdorf						103						
				Jungferndorf (Localbahn Nieder-Lindewiese - Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)						106						
					Wien Nordbahnhof						106						
					Floridsdorf						105						
				Haugsdorf-Weidenau (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf)	Wien (Donauuferbahnhof der K.F.N.B.)						107						
					Wien Nordbahnhof						107						
					Floridsdorf						106						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1841	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Biergeläger	Attnang-Puchheim	Lambach	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Localtarif	12 kr. = 24 h	Heller 20	Heller 4	Im Kartirungswege		
				Aurolzmünster					33 kr. = 66 h	48	18			
				Enns					33 kr. = 66 h	48	18			
				Garsten					48 kr. = 96 h	68	28			
				Gmunden					17 kr. = 34 h	26	8			
				Grieskirchen					22 kr. = 44 h	34	10			
				Linz					22 kr. = 44 h	34	10			
				Redl-Zipf					22 kr. = 44 h	34	10			
				Roitham					12 kr. = 24 h	20	4			
				Schwanenstadt					12 kr. = 24 h	20	4			
				Wels					12 kr. = 24 h	20	4			
1842	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Faschinen der Pos. H—20, Punkt 3 der Güterclassification im Tarif-Theile I. b) Weidenruthen der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Jaroslau	Krystynopol	ad a) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad b) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad a) und b) Die Sendungen müssen zu Flussregulirungszwecken bestimmt sein und mit auf eine Landesbaubehörde (Landesausschuss, Bezirksausschuss, bezw. Bezirksvertretung, Landesingenieur) in Galizien als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	ad a) 19 kr. = 38 h	Heller ad a) 30	Heller ad a) 8	Im Kartirungswege		
									ad b) 30 kr. = 60 h	ad b) 38	ad b) 22			
					Sokal				ad a) 19 kr. = 38 h	ad a) 32	ad a) 6			
									ad b) 32 kr. = 64 h	ad b) 38	ad b) 26			
1843	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide russischer Herkunft	Nowosielitza (Bhf.) transit	Itzkany transit mit der Bestimmung nach Rumänien	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1898	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Verbands-Frachtsatz	72 Heller		Im Kartirungswege		
1844	Oesterr. Nordwestbahn und Süd norddeutschen Verbindungsbahn		Cement der Pos. C—5 Steine der Pos. S—58	Turnau Eisenbrod	Swarow	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.			50 Percent von den officiellen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma Johann Liebig & Co. in Swarow als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	Die Transporte müssen zur Herstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlagen der Firma Johann Liebig & Co. in Swarow bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1845	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Böhm. Nordbahn	Wein	Baja	Vysočan (Böhm. Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn)	a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Bei Aufgabe in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg; c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht per Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarif giltig vom 1. Jänner 1897	a) 780 Heller b) und c) 490 Heller	a) 492 Heller b) 465 " c) 428 "	a) 288 Heller b) 25 " c) 62 "	Im Kartirungswege		
			Emballagen der Pos. E - 19 der Güterclassification im Tarif „Theil I"	Vysočan (Böhm. Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn)	Baja	Aufgabe in beliebigen Mengen			490 Heller	409 Heller	81 Heller			
1846	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel und Weichen der Pos. E – 6 der Güterclassification des Tarifes Theil I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut	Altkladno	Prag (Smichow) transit (für Sendungen nach Wolframs-Cejl und Battelau)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen ausschliesslich zum Baue der Localbahn Wolframs-Cejl—Teltsch bestimmt und als solche in den Frachtbriefen declarirt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarif Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	16·6 Kreuzer ö. W. — 33·2 Heller	30 Heller	3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis längstens 31. Jänner 1898 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegt werden müssen und nicht mehr zurückgestellt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1847	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahnlinie Marienbad—Karlsbad und Neudek—Johanngeorgenstadt dienenden, in den Stationen Karlsbad und Chodau zur Abgabe gelangenden Eisen-Oberbaumaterialien, als: Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen etc., sowie auch für Inventar- und Ausrüstungsgegenstände bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 30percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes Theil II der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachstehenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·16 kr. ö. W. = 0·32 Heller pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss. Vor Inanspruchnahme der Ermässigung ist an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabestationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so ist dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben. Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1898 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad oder die k. k. Staatbahn-Direction in Pilsen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe im Rückvergütungswege Anwendung. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht mehr zurückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1848	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Wagenladungsclasse A 1 B laut Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden anderseits	Gross-Priesen oder vice versa	Alt-Chemnitz	Aufrechthaltung der für diese Tarifclassen giltigen Tarifbestimmungen	Vom 22. October 1897 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	125 Pfennige / 110 Pfennige		Im Kartirungswege		
1849	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile laut Waarennomenclatur des Ausnahmetarifes 1 B für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Bregenz loco und transit, Buchs loco und transit, Lindau loco und transit, Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen loco und transit	Brody (Bhf.) transit, Nowosielitza (Bhf.) transit, Podwołoczyska (Bhf.) transit, Granica, bezw. Szczakowa transit	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 B für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg etc.	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897 für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg etc.			Auflassung der tarifmässigen Deckenmiethe hinsichtlich des Durchlaufes auf den österr.-bayerischen Strecken, bei Transporten, welche von Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen bis zur österr.-russischen Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
81	Nr. 118 vom 12. October 1897	1767	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kapselscherben, aus Posit. 8—17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Buchau Bohentsch	Rakonitz	In der Rubrik 4 soll es heissen: „Kapselscherben" statt: Kapselschalen	

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Jägerndorf der Bahnlinie Olmütz—Troppau gelangt in den Fundamenten — noch im heurigen Jahre — die Vergrösserung der Locomotiv-Montirung in der Werkstätte zur Ausführung, und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annähernden Betrage von 11.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte, sowie Offertformulare und Planbehelfe liegen bei der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zur Einsicht auf.

Das Vadium, welches 550 fl. beträgt und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat, und zu dessen Erlag Sparcassebücher nicht verwendet werden dürfen, sowie die Offerte sind bis spätestens **25. October 1897, 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen, und werden letztere am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags eröffnet werden. Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnung beizuwohnen.

Es wird noch bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung berücksichtigt werden, die ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen, und dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, im October 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Südnorddeutschen Verbindungsbahn** an **Rübbrennöl** und **entsäuertem Rübschmieröl** für die Zeit bis Ende Juni eventuell bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die erstgenannte Zeitperiode
auf circa 23.500 kg Rübschmieröl
und auf circa 100.000 kg Rübbrennöl
und für die letztgenannte Zeitperiode
auf circa 37.000 kg Rübschmieröl
und auf circa 180.000 kg Rübbrennöl.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. versehen ist, nebst zwei Mustern à $^1/_2$ kg von jeder angebotenen Oelgattung bis zum **21. October 1897, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die dieser Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 12. October 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. Wien, 21. October 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 1, 2, 6, 16, 17, 20, 21, 36, 44 und 46 geänderten Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien genehmigt.

Wien, am 30. September 1897. — Z. 29.081. E.-M.-Z. 15.467.

Eröffnung der Theilstrecke Cervignano—Reichsgrenze der k. k. pr. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Theilstrecke Cervignano—Reichsgrenze der Linie Monfalcone—Cervignano und deren Fortsetzung auf italienischem Gebiete zur Station S. Giorgio di Nogaro der italienischen Eisenbahn-Gesellschaft „Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche“ wurde am 18. October 1897 dem öffentlichen Gesammtverkehre übergeben.

In der genannten Theilstrecke sind keinerlei Stationen oder Haltestellen gelegen.

Im Verkehre nach Italien findet die Zollrevision in S. Giorgio di Nogaro, im Verkehre von Italien in Cervignano statt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Triest.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1897.

II.

Was den technischen Dienst der Commission betrifft, so lagen derselben diesmal zwei Berichte des berathenden Ingenieurs vor, ein ordentlicher, der wie alljährlich über den Zustand der Regulirungsarbeiten und die durchgeführten Arbeiten, und ausserdem ein ausserordentlicher über die in Zukunft zur Vollendung des Regulirungswerkes noch herzustellenden Bauten. Dem ordentlichen Berichte ist zu entnehmen, dass mit Ausnahme einer ungefähr 900′ langen Strecke des nördlichen in die See reichenden Dammes sich alle Bauten in vorzüglichem Zustande befinden und deren Erhaltung im Berichtsjahre dank der günstigen Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse nur wenig kostete. Nur in der erwähnten Dammstrecke war in Folge des beständigen Andringens der Meereswellen der Grundwurf gelockert worden und bedarf einer Ausbesserung. Gebaggert wurde im Sulinaarme behufs Beseitigung entstandener Ablagerungen und von zum Selbstabtrieb durch das Wasser bestimmten, aber nicht abgegangenen Erdmassen bei Kale-Ayros und im Durchstiche zwischen dem 8. und 18. Meilensteine, ferner an der Mündung, und zwar sowohl zwischen den ins Meer reichenden Dämmen als auch ausserhalb derselben behufs Erhaltung der Fahrtiefe von 24′. — Grosse Fortschritte hat ferner der Durchstich zwischen dem 31. und 37. Meilensteine gemacht, indem 1,663.956 m³ Erdreich ausgehoben wurden. Zusammen mit den Leistungen der Vorjahre macht dies eine Gesammt-Erdbewegung von 4,288.411 m³, und kann die Eröffnung dieses Durchstiches für die Schiffahrt ehethunlichst gewärtigt werden. An Neubauten, welche in den 1896 erstellten Voranschlag pro 1897 nicht aufgenommen waren, jedoch noch im Laufe des Jahres 1897

auszuführen wären, beantragte der Bericht die Reconstruction des dritten Theiles der vorerwähnten schadhaft gewordenen Dammstrecke mit 54.610 Frcs., die Steinwurferhöhung bei mehreren Dammstrecken im Kostenbetrage von 58.350 Frcs., eine Uferverkleidung auf 1000′ abwärts und 4100′ aufwärts des 6. Meilensteines am linken Ufer mit 53.335 Frcs. und eine Uferverkleidung am linken Ufer bei Sulina in der Länge von 1700′ und mit einem Kostenaufwande von 48.620 Frcs.

Im ausserordentlichen Berichte gibt der berathende Ingenieur zunächst einen Ueberblick über die bauliche Thätigkeit der europäischen Donau-Commission vom Jahre 1857 bis auf die Gegenwart und die Wirkungen der ausgeführten Bauten. Er constatirt dabei, dass es gelungen ist, die Tiefe des Sulinaarmes in seiner ganzen Länge auf 16′ zu bringen, dessen Lauf zu kürzen und 19 scharfe, der Schiffahrt sehr hinderliche Krümmungen zu beseitigen. Die zunehmende Grösse der in die Donaumündungen einlaufenden Seeschiffe erheische jedoch eine weitere Vertiefung des Sulinaarmes, um dessen Wasserstand dem an der Mündung desselben geschaffenen von 24′ möglichst nahe zu bringen. Ebenso seien im Interesse der Schiffahrt noch die letzten drei scharfen Krümmungen zu beseitigen. Zu diesem Behufe schlägt der berathende Ingenieur die Herstellung von noch zwei grossen Durchstichen vor, deren einer zwischen dem 40·5. und 42. Meilensteine bei Argagnis geführt werden soll, den Flusslauf um 1600′ kürzen, eine scharfe Krümmung beseitigen, eine Erdbewegung von 1,444.020 m^3 erfordern, einen Kostenbetrag von 840.110 Frcs. erheischen würde und in anderthalb Jahren vollendet sein könnte. Ein zweiter Durchstich vom 18. zum 27. Meilensteine, der allerdings 5,500.000 m^3 Erdbewegung und 3,100.000 Frcs. erfordern würde, soll die noch restlichen Hindernisse beseitigen. Die Commission nahm die beiden Berichte zur Kenntniss, genehmigte die vorerwähnten vier nicht präliminirten kleinen Neubauten, sowie den Durchstich bei Arganis und stellte für erstere das ganze Kostenerforderniss von 214.945 Frcs. in das Erforderniss pro 1897 ein.

Zur Finanzlage machte der mit der einschlägigen Geschäftsführung betraute Delegirte die Mittheilung, dass vom 1. Jänner bis 30. April 1897 an Schiffahrtsgebühren 363.555 Frcs. 80 Cts., somit gegenüber dem gleichen Zeitabschnitte um 49.432 Frcs. 79 Cts. weniger eingegangen seien. Hinzugerechnet die Spitals-, Aich- und Flusslootsentaxen mit 1432 Frcs. 78 Cts., die Eingänge an Zinsen, fälligen Coupons, Münzgewinn und dergl. mit 14.283 Frcs. 75 Cts., sowie der Uebertrag aus dem Vorjahre von 1,254.899 Frcs. 95 Cts. ergebe sich sonach eine Gesammteinnahme von 1,634.172 Frcs. 28 Cts., der an Ausgaben 629.875 Frcs. 82 Cts. gegenüberstehen.

Der sonach vorhandene Ueberschuss von 1,004.296 Frcs. 46 Cts. sei folgendermassen placirt: provisorisch in Effecten 358.380 Frcs. 11 Cts., bei der Creditanstalt in Wien 125 Frcs. 76 Cts., bei Barclay & Comp. Limited in London 189.063 Frcs. 7 Cts., bei P. Flûry-Hérard in Paris 3793 Frcs. 55 Cts., bei der Deutschen Bank in Berlin 21.974 Frcs. 14 Cts., in den Cassen zu Sulina und Galatz 430.969 Frcs. 83 Cts.

Die Commission schritt sodann zur endgiltigen Feststellung ihres Budgets pro 1897 und bestimmte die Gesammteinnahmen mit 3,313.899 Frcs., die Gesammtauslagen mit 2,348.968 Frcs., was einen Ueberschuss von 657.330 Frcs. ergeben würde.

Einen wichtigen Berathungsgegenstand bildete ferner das neue Gehaltschema der gesellschaftlichen Angestellten, welches, vom französischen Delegirten ausgearbeitet, die bisherige Eintheilung in Rangsclassen aufhebt und eine solche nach Dienstzweigen einführt, deren es fortan sieben geben soll, nämlich das Secretariat, die Centralcasse, die Schiffahrtsinspection, den technischen Dienst, das Hafencapitanat in Sulina, die Schiffahrtscasse in Sulina und das Seespital dortselbst. Das Schema wurde nach einer längeren Debatte von der Commission mit dem vom Antragsteller nachträglich eingebrachten Zusatzantrage angenommen, dass an den bestehenden persönlichen Verhältnissen und wohlerworbenen Rechten dadurch nichts geändert werden solle. Gleichzeitig mit dem Gehaltsschema wurde auch ein Reglement für die Angestellten der Commission erlassen, welches deren Personalbehandlung im Allgemeinen regelt.

Die Commission beschloss ferner eine Ergänzung des Art. 8 des Schiffahrts-Gebührentarifes für die Sulinamündung, dahin gehend, dass die den Schiffahrtsgesellschaften, welche ihre Schiffe durch gesellschaftliche Lootsen lootsen lassen, zugestandene 20percentige Gebührenermässigung nur dann platzgreife, wenn die Fahrzeuge durch die Lootsen der eigenen Gesellschaft gelootst werden, nicht aber auch dann, wenn hiezu ein Lootse einer anderen Gesellschaft verwendet wird.

Endlich wurde sodann eine Reihe von Personalfragen, Ernennungen, Vorrückungen, Gehaltserhöhungen und dergl. behandelt, worauf am 17. Mai d. J. der Sessionsschluss durch den Vorsitzenden stattfand.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Gütermagazins in der Station Kressnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft in Wien vorgelegte Project über die Herstellung eines Gütermagazins in der Station Kressnitz der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 15.743/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung der Handschranken in km 50·096 und km 50·340 in Zugschranken.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Umgestaltung der Handschranken in km 50·096 und km 50·340 der Linie Kufstein—Ala in Zugschranken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.850/IV.]

— (Verlängerung des Geleises Nr. 1 in der Station Matrei.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Verlängerung des Geleises Nr. 1 in der Station Matrei der Linie Kufstein—Ala ertheilt. [E.-M.-Z. 15.871/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Auswechslung der Drehscheibe in der Station Villach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Auswechslung der 12 m-Drehscheibe gegen eine 16 metrige in der Station Villach der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 15.524/IV.]

Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Detailprojectes für die projectirte Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban auf den 4. November anberaumt. [E.-M.-Z. 15.296/I.]

Localbahn Beraun-Koněprus und Beraun-Königshof. (Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauunternehmung Schön & Söhne in Prag vorgelegten Projecte für die Eisenconstructionen der schmalspurigen Kleinbahn von Beraun nach Koněprus und von Beraun nach Königshof, und zwar für die Brücken in km 1·9495 und 9·115 der Hauptlinie und für die Brücke in km 0·22525 des Flügels zur Rampe der Kalk-Actiengesellschaft, wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 13.871/I.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Eisenconstructionspläne.) Die vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Projecte für die Eisenconstructionen von 8·0 und 10·0 m Lichtweite mit versenkter Fahrbahn, ferner für die Eisenconstructionen von 12·0 und 20·0 m Lichtweite mit untenliegender Fahrbahn für die Localbahn Trzebinia-Skawce wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 13.197/I.]

Projectirte Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des vom Executivcomité vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 21. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungs-Secretär Franz Mayhofer v. Grünbühel betraut.

[E.-M.-Z. 15.554/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Eröffnung der Haltestelle „Wieliczka-Abzweigung".) Am 15. October wurde die Personen-Haltestelle „Wieliczka-Abzweigung", gelegen in km 8·142 der Linie Krakau—Lemberg, am westlichen Ende der Station Bierzanów neben dem Wieliczkaer Abzweigegeleise, eröffnet. Diese Haltestelle hat gar keine Abfertigungsbefugnisse, und verfolgt die dortselbst aufgestellte Wartehalle lediglich den Zweck, das nach, bezw. von Wieliczka reisende Publicum bei Vornahme des Zugswechsels bei dieser Haltestelle vor Unbill des Wetters zu schützen. Bei dieser Haltestelle werden nur diejenigen Personenzüge der Linie Krakau—Lemberg anhalten, welche laut jeweiligem Fahrplane dortselbst an die nach, bezw. von Wieliczka verkehrenden Personen befördernden Züge anschliessen, und sind dies laut dem gegenwärtig bestehenden Fahrplane die Züge Nr. 11, 15 und 18.

[St.-B.-D. Krakau, Z. 44.793.]

Nachrichten aus Ungarn.

Motivenbericht des kgl. ungarischen Handelsministers zur Rechtfertigung des Mehraufwandes bei den Ausgaben der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1896. Der kgl. ungarische Handelsminister hat in Angelegenheit der in der vorjährigen Gebahrung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorgekommenen Mehrausgaben der Regierung folgenden Motivenbericht vorgelegt:

Im Jahre 1896 hat sich bei den in Betreff der Leistungen zunächst massgebenden Factoren, und zwar bei den zahlenden Zugskilometern ein erhebliches Plus im Belaufe von 2,236.168, d. i. 4·56 pCt., bei den zahlenden tausend Gemischt-Tonnenkilometern ein Plus von 1,399.130, d. i. 11·41 pCt. gezeigt. Diese grosse Zunahme des factisch abgewickelten Verkehres hat dem in Aussicht genommenen Verkehr gegenüber naturgemäss auch eine Steigerung der Betriebsausgaben nach sich gezogen. Bei den sachlichen Ausgaben hat dem votirten Credit von fl. 3,611.820 gegenüber eine Ueberschreitung um fl. 1,178.505 stattgefunden. Zur Begründung derselben führt der Minister an, dass bei dem Aemter- und Kanzleierforderniss das Ausgabenplus der den präliminirten übersteigende Verkehr und die durch die Millenniums-Ausstellung verursachten Kosten herbeigeführt haben; unter dem Titel der Miethe und der Erhaltung der Aemter aber der Umstand, dass in Folge der Personalvermehrung und der neuen Eintheilung und Regelung der Directionsämter neue Localitäten gemiethet und adaptirt, ausserdem die Amtslocalitäten der Betriebsleitungen und Verkehrsvorstehungen erweitert werden mussten. Bei den Reise-, Uebersiedlungs- und Stellvertretungskosten erscheint die Ueberschreitung durch die 7—8 pCt. betragende Zunahme des Verkehres motivirt, welche auch eine gesteigerte Controle nöthig machte. Ueberdies konnte man dem Personale die Besichtigung der Ausstellung nicht verweigern, was wieder häufigere Stellvertretungen zur Folge hatte. In der Rubrik „Andere Ausgaben" wurde die Ueberschreitung hauptsächlich durch die Landesausstellung und die mit derselben verbundenen Festlichkeiten verursacht. Der für ordentliche Erhaltungs- und Betriebsausgaben votirten Summe von 25,674.000 Gulden gegenüber war die Mehrausgabe 1,089.787 fl. Von dieser Summe finden die bei den ordentlichen Erhaltungskosten des Oberbaues aufgetauchten Mehrausgaben ihre Begründung in der beträchtlichen Zunahme des Verkehres, die bei dem Bahnhofdienste aufgetauchten Mehrausgaben von rund 650.000 fl. aber lassen sich auf die besonders im Bahnhofdienste zu Tage tretenden ausserordentlichen Verhältnisse des Geschäftsjahres 1896 zurückführen. — Es mussten nämlich noch vor Eröffnung der Ausstellung alle jene Verfügungen getroffen werden, welche im Interesse der schnellen, sicheren und unbehinderten Abwicklung des Verkehres während der Ausstellung nöthig waren. Die unter dem Titel der ausserordentlichen Ausgaben votirte Summe von 686.625 fl. wurde um 609.988 fl. überschritten, was grösstentheils auf Elementarschläge und Unfälle zurückzuführen ist, da es unmöglich ist, diese in vorhinein auch nur annähernd zu bestimmen, so dass unter diesem Titel die Abweichungen dem Budgetvoranschlag gegenüber unausweichlich sind. Für die Vermehrung der Materialienbestände wurden als unpräliminirte Ausgaben 1,516.673 fl. angewiesen, welcher Summe eine entsprechende Vergrösserung des Werthes der Materialien im Mobilvermögen gegenübersteht.

Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth. (Ministerielle Genehmigung des Tilgungsplanes der Prioritäten III. Emission.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister, wie aus Budapest berichtet wird, den von der Direction der Eisenbahn Györ-Sopron-Ebenfurth vorgelegten Tilgungsplan für die Prioritäten III. Emission der genannten Gesellschaft genehmigt. Demgemäss werden die neuen Prioritäten im Nominalbetrage von 3,500.000 fl. Gold innerhalb von 77 Jahren getilgt werden. Der Minister hat ferner gestattet, dass diese Prioritäten zum Minimalcourse von 72 pCt. Berliner Usance verwerthet werden können.

Projectirte Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Zombor und Apatin. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrog haben den Beschluss gefasst, die Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Zombor—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Ujvidek (Neusatz)—Zombor—Baja des Staatsbetriebes durch eine mit Elektricität betriebene Eisenbahn mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin zu verbinden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsführung der Nebenbahn Mühlhausen-Ebeleben.) Die Eisenbahn-Gesellschaft Mühlhausen-Ebeleben hat durch Vertrag vom 16. September die Betriebsführung der Nebenbahn von Mühlhausen nach Ebeleben an die Gesellschaft Lenz & Co. in Stettin übertragen. Die Dauer dieser Betriebsführung ist bis zum 31. März 1920 festgesetzt. Als die Maximaltarife, welche erhoben werden dürfen, gelten in Bezug auf die Streckensätze die jeweiligen der Preussischen Staatsbahnen mit 25 pCt. Zuschlag, als Abfertigungsgebühr für Frachtgut der Betrag von 0·12 Mk. für 100 kg, im übrigen die Sätze der Preussischen Staatsbahnen. Die Betriebsführerin darf indessen einer Tarifherabsetzung bis auf die normalen Staatsbahnsätze dann nicht widersprechen, wenn hieraus die dauernde Verzinsung des gesammten Anlagecapitals zu 4·5 pCt. nicht gefährdet erscheint. Eine Herabsetzung der Tarife unter die Sätze der Preussischen Staatsbahnen kann nicht beansprucht werden.

Preussen. (Anbringung der Gepäcksbeklebezettel an den Fahrrädern.) Seitens der Radfahrer wurde mehrfach über die Anbringung der Gepäcksbeklebezettel an den Fahrrädern Klage geführt, insbesondere wurde die Befestigung der Zettel an den Sitzen oder Schutzblechen der Räder nicht gewünscht. Eine Anbringung der Beklebezettel an den Stangen oder Speichen der Räder ist dagegen unzweckmässig und ungeeignet, weil die Ortschaften schwer erkennbar, die Beklebezettel während der Beförderung leicht abgerissen werden und dann Verschleppungen der Fahrräder entstehen können.

Die kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S. hat deshalb nach der „Z. d. V. D. E.-V." auf eine diesbezügliche Beschwerde des Deutschen Radfahrerbundes den Radfahrern empfohlen, sich mit Täschchen, Karten oder Marken auszurüsten, welche mit Riemen oder Schnallen befestigt werden und zur Anbringung der Gepäcksbeklebezettel dienen können und bemerkt, dass andernfalls den Dienststellen wegen Befestigung der Anklebezettel an anderen geeigneten Stellen der Fahrräder ein Vorwurf nicht gemacht werden könne. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass eisenbahnseitig bei der Aufgabe von gebrauchten Fahrrädern als Gepäck die Entfernung der Laternen gefordert werden muss.

Sachsen. (Bahnsteigsperre.) Die Bahnsteigsperre in Sachsen ist gegenwärtig durchgeführt auf den Linien Leipzig—Hof, Plauen i. V.—Eger, Chemnitz—Reichenbach i. V., Glauchau—Gössnitz—Gera, Gera—Weischlitz, Greiz—Neumark, Kieritzsch—Chemnitz. Der nächste Termin für die weitere Durchführung der Bahnsteigsperre ist der 1. December, und zwar tritt sie mit diesem Tage auf folgenden Linien ein: Görlitz—Dresden-Altst., ausschliesslich der offen zu lassenden Abfahrsthalle des schlesischen Bahnhofes in Dresden-Neust. (der wahrscheinlich am 1. Juli 1898 zu eröffnende Interimsbahnhof in Dresden-Neust. schles. Bahnhof wird sofort in die Bahnsteigsperre einbezogen), Bischofswerda — Zittau, Scheibe — Eibau, Löbau — Oberoderwitz, Löbau—Ebersbach, Zittau—Nikrisch, Bautzen—Wilthen, Niederneunkirch — Schandau, Pirna — Kamenz, Bodenbach - Tetschen—Dresden-Altst., einschliesslich der jetzigen Anlagen des Personen-Hauptbahnhofes in Dresden-Altst. (der ganze Personen-Hauptbahnhof soll am 1. Mai 1898 in die Sperre einbezogen werden), Dresden—Chemnitz, Freiberg—Bienenmühle, Annaberg—Flöha, mit Ausschluss des Bahnhofes Flöha für die Züge dieser Linie, Weipert—Annaberg, Chemnitz—Aue, ausschliesslich des Bahnhofes Aue, Reitzenhain—Flöha, St. Egidien—Höhlteich, Zwickau—Falkenstein—Oelsnitz i. V., Reichenberg—Zittau. Ferner soll dann die weitere Durchführung der Sperre am 1. October 1898 auf nachstehenden Linien erfolgen: Leipzig—Riesa-Röderau—Dresden, Borsdorf—Coswig, Priestewitz—Grossenhain, Dresden-Fr.—Elsterwerda, Chemnitz-Riesa, Niederwiesa—Rosswein, Elsterwerda—Nossen, Nossen—Freiberg, Glauchau—Wurzen, Leipzig—Geithain, Zwickau—Aue—Schwarzenberg—Buchholz, Aue—Adorf, Herlasgrün — Falckenstein — Muldenberg. Auf den übrigen normalspurigen und sämmtlichen einem Bahnverwalter unterstellten Bahnlinien ist die Einführung der Bahnsteigsperre vorläufig nicht beabsichtigt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Eisenbahn Genua-Piacenza.) Die Ingenieure A. Silvio Oliva und Giulio Renai haben ein neues Project für eine Eisenbahn Genua-Piacenza durch das Bisagnothal aufgestellt. Dieses Project theilt sich in zwei Hauptstrecken und eine Succursalstrecke, welche zusammen den Thälern des Bisagno, der Scrivia und der Trebbia dienstbar werden sollen. Die erste Strecke würde den Bisagno übersetzen und am linken Ufer dieses Flusses bis zu einem Kilometer jenseits der Olmobrücke führen. Von hier würde sie nach neuerlicher Uebersetzung des Bisagno am rechten Ufer bis in die Nähe von Molapana, woselbst eine Station zu errichten käme, und sonach im Zickzack bis Rio Torbido und Fosso del Rio, an Carpi vorbei, 200 m über dem Meeresspiegel nach Rio di Busso führen. Erst am linken, dann am rechten Ufer des Sardorellaflusses sich hinziehend, würde sie dann an Sant' Olcese vorüber, wo auch eine Station ins Auge gefasst ist, den Berg Cassinassa umfahren und durch das Thal Scrivia die Station Casella erreichen. Von dieser Station würden die zwei anderen Strecken abzweigen, die eine über Montebruno längs des Saccio und der Trebbia, die andere längs der Scrivia, um sich in der Station Busalla wieder zu vereinigen. Auf der ersteren Strecke sind ein Tunnel durch den Appennin von 4500 m und die Stationen Montoggio, Bromia, Torriglia und Montebruno projectirt; die zweite Strecke würde als zweite Succursale dei Giovi dienen, die Strecke Genua—Montebruna wäre 48 km lang und hätte eine Maximalsteigung von 16·50 Permille und einen Minimal-Curvenradius von 400 m, so dass der Betrieb mit jeder Locomotivtype und der grösstmöglichen Fahrgeschwindigkeit zulässig wäre. Diese Linie wäre länger als die bisher projectirten, hätte aber den Vortheil kürzerer Tunnels und geringerer Steigung.

— (Probezug zwischen Turin und Mailand.) Vor Kurzem wurde zwischen Turin und Mailand mit einem besonderen Zuge eine Probefahrt unternommen, bei welcher die Fahrgeschwindigkeit 90 km pro Stunde betrug. Der Zug ging von Mailand um 5 U. 20 M. ab und kam in Turin um 7 U. 35 M. an, nachdem er in den grösseren Stationen der Linie angehalten hatte. Er bestand aus neuen Wagen mit zwei Radialachsen und wurde von einer Tenderlocomotive mit grossen Rädern gefördert. Bei dieser Probefahrt haben sowohl Wagen als Locomotive den Anforderungen des Dienstes vollkommen entsprochen. Der General-Director der Mittelmeerbahn hat an dieser Fahrt persönlich theilgenommen.

— (Eisenbahn Cuneo-Ventimiglia.) Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat eine Commission mit der Aufgabe betraut, eine möglichst billige Trasse für die Strecke Vievola—Tenda der Linie Cuneo—Ventimiglia ausfindig zu machen. Das Kriegsministerium, welches bei dieser Commission vertreten sein soll, hat bereits seinen Delegirten nominirt.

— (Anschaffung von rollendem Materiale.) Um dem Mangel an Wagen in Mailand und Genua abzuhelfen, hat der Minister für öffentliche Arbeiten die Anschaffung von 500 Frachtwagen von verschiedener Tragfähigkeit angeordnet. Gleichzeitig wurde der Ankauf von 41 Wagen aus dem Privatbesitz verfügt, welche 30 t Tragfähigkeit besitzen und zum Kohlentransport verwendet werden sollen. Ueberdies sind 100 Frachtwagen der Reconstruction zugeführt worden, ebenso mehrere Locomotiven und Personenwagen, bei welchen die vorgeschriebene Dienstdauer bereits abgelaufen war.

Frankreich. (Probefahrten mit einer Heilmann'schen Locomotive neuester Construction.) Obzwar sich die Heilmann'sche Locomotive (Dampfkessel, gepaart mit Elektro-Dynamomaschine) „La Fusée I" („Die Rakete") bei den bisher auf den Strecken Benzeville—Havre und Paris—Nantes bestens bewährte, hat der genannte Erfinder an einer in neuester Zeit construirten derartigen Maschine, „Fusée II" genannt, wesentliche Verbesserungen in Anwendung gebracht. Diese neue, mit acht Achsen ausgestattete Maschine ist sowie die erstere mit zwei auf Truckgestellen ruhenden Plattformen eingerichtet, deren rückwärtige den Dampfkessel, das Wasserreservoir und den Kohlenvorrath, die vordere aber die 1350 Pferdekräfte erzeugende Dampfmaschine und die Elektro-Dynamomaschine trägt, welche von ersterer angetrieben wird und von der aus die Drehung der Achsen und der darauf festsitzenden Räder durch directe Kraftübertragung erfolgt. Die Gesammtmaschine hat eine Länge von 18 m und vermag mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km per Stunde einen Zug im Gewichte von 600.000 kg zu befördern. Das Dienstgewicht derselben, d. h. der für den Verkehr mit Wasser und Kohle ausgerüsteten Maschine, beträgt 202.000 kg, und zwar

die Maschine allein	126.000 kg
der Wasservorrath der Maschine	6.000 kg
der mit Kohlen und Reservewasser beladene Tender	70.000 kg
Summe .	202.000 kg

Mit der allein verkehrenden Maschine kann, allerdings nur auf einer vorzüglich ausgerüsteten Strecke, eine Fahrgeschwindigkeit von 150 km per Stunde erreicht werden. Die Bemannung der Maschine besteht aus vier Mann, und zwar dem an der vordersten Spitze der schiffsschnabelförmigen Maschine stehenden Maschinenführer, dem ausschliesslich nur die Regelung des Ganges derselben und die Bremsung obliegt, einem Maschinisten beim Elektrodynamo, einem bei der Dampfmaschine und einem Heizer beim Kessel. An den Seiten der Maschine angebrachte Galerien gestatten den Verkehr der Bediensteten von einem Ende derselben zum anderen. Der Gang der Maschine ist ein absolut ruhiger; Gleiten der Räder, Schlenkern und Stösse sind vollständig vermieden. Nachdem der auf 16 Räder ausgeübte durchschnittliche Raddruck nur circa 7·5 t beträgt (gegenüber von 7 t bei den derzeit in Verwendung stehenden Maschinen), erscheint der Verkehr der „Fusée II" auf allen mit starkem Oberbaue und entsprechenden Brückenobjecten ausgerüsteten Hauptbahnen des Continents zulässig. Der günstige Erfolg der Probefahrten hat die Direction der Französischen Westbahn zur Anschaffung einer Anzahl derartiger Maschinen veranlasst, welche zur Zeit der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 auf der Linie Paris—Havre zwischen Paris und der Westküste in Dienst gestellt werden sollen.

Russland. (Frachtherabsetzungen für Ausfuhrgetreide.) Die weitgehenden Frachtherabsetzungen für Ausfuhrgetreide auf den russischen Eisenbahnen haben eine starke Verschiebung des Getreideausfuhrverkehres von Odessa und den südrussischen Häfen nach Königsberg, Danzig und den nordrussischen Häfen bewirkt. Man ist in Russland bestrebt, die Getreidesendungen so lange als möglich auf den heimischen Verkehrsanstalten festzuhalten, scheint aber in dieser Hinsicht bereits bis an die äusserste Grenze der Möglichkeit gegangen zu sein, da weitere Herabsetzungen von den Staatsbahnen als verlustbringend bezeichnet werden. Wie sehr der Getreideausfuhr-

verkehr von dem südöstlichen nach dem nordwestlichen Russland gedrängt wird, lässt sich daraus ersehen, dass heute beispielsweise die Getreideausfuhr von der Station Mohilew (Podolien) statt wie früher über Odessa vorzugsweise den Weg nach Königsberg nimmt. Obwohl die Eisenbahnfahrt dorthin 1100 km, jene nach Odessa nur 475 km beträgt, gingen nach dem preussischen Hafen im Jahre 1896 rund 650.000 Doppelcentner, nach Odessa dagegen nur 31.000 Doppelcentner. Ja selbst die Station Rybnika (Podolien), nur 250 km von Odessa entfernt, sendete dorthin im letzten Jahre nur noch 170.000 Doppelcentner, dagegen nach Königsberg und Danzig mit einer Eisenbahnfahrt von rund 1225 Kilometer etwa 300.000 Doppelcentner. Immerhin nehmen noch 63 pCt. der russischen Getreideausfuhr ihren Weg über Odessa und die anderen Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres.

(„Ztg. d. V. D. E.-V." Nr. 78.)

Schiffahrt.

Main. (Fortsetzung der Canalisirung von Frankfurt bis Offenbach.) Wegen Fortführung der Maincanalisirung von Frankfurt bis Offenbach ist am 15. Februar 1897 zwischen dem Königreiche Preussen und dem Grossherzogthume Hessen folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Artikel I.

Die kgl. preussische Regierung gestattet der grossherzogl. hessischen Regierung in Ausführung der Bestimmungen des Artikels XIII der Uebereinkunft vom 1. Februar 1883 die Fortführung der Canalisirung des Mains oberhalb Frankfurt a. M. und den unentgeltlichen Anschluss an die Canalisirungswerke bei dieser Stadt auf Grund des dem preussischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten mitgetheilten allgemeinen Entwurfes, nach welchem die Wehr- und Schleusenanlage oberhalb Frankfurt a. M., und zwar die Wehrachse ihre Stelle etwa 100 m oberhalb der hessisch-preussischen Grenze erhalten soll. Die landespolizeiliche Prüfung und Feststellung der Einzelpläne der im kgl. preussischen Gebiete gelegenen Canalisirungsanlage erfolgt nach Massgabe der kgl. preussischen Gesetze und Verordnungen.

Artikel II.

Die gesammten Kosten der Stauanlage und deren Unterhaltung einschliesslich der Kosten der Austiefung des Mainbettes oberhalb der alten Brücke und der Unterhaltung des Fahrwassers von hier bis zur Offenbach-Bürgeler Gemarkungsgrenze trägt die grossh. hessische Regierung. Auf der Stromstrecke von der Obermainbrücke bis zum Metzgerbruchgraben wird Hessen die Schiffsliegeplätze im Strom am rechten Ufer in einer Breite von 50 m vom Ufer einschliesslich der Fahrrinne durch Vertiefung der Flusssohle für die Grossschiffahrt zugänglich machen.

Artikel III.

Wegen aller Schäden, welche auf kgl. preussischem Gebiete durch die Anlage, insbesondere auch in Folge Hebung des Wasserspiegels, durch Ansteigung des Grundwassers und Ueberstauung oder durch Veränderung von Leinpfaden und Strassen Privaten, Gemeinden und Corporationen zugefügt werden möchten, übernimmt die grossh. hessische Regierung die Vertretung nach Massgabe der im Königreich Preussen geltenden Gesetze.

Artikel IV.

Die Verfügung über die Wasserkraft der neuen Stauanlage steht der kgl. preussischen Regierung zu. Letztere wird Anlagen nicht herstellen oder zulassen, gegen welche die grossh. hessische Regierung im Interesse des Schiffahrtsbetriebes und der Flösserei auf der von ihr canalisirten Strecke begründete Einwendungen erhebt.

Artikel V.

Für den Fall, dass die kgl. preussische Regierung zur Fortsetzung der Canalisirung des Mains bis Hanau oder bis zur Landesgrenze bei Kahl sich entschliessen sollte, wird die grossh. hessische Regierung den unentgeltlichen Anschluss an ihre Canalisirungswerke gestatten, sofern gegen die Art der Ausführung des Unternehmens nach dem ihr zur Prüfung mitzutheilenden Entwurf Bedenken nicht geltend zu machen sein werden. Es sollen alsdann die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf dieses Unternehmen sinngemässe Anwendung finden.

Artikel VI.

Die kgl. preussische Regierung ist befugt, auf der Strecke des Mains unterhalb Frankfurt a. M. und im Falle der Fortsetzung der Canalisirung bis Hanau oder bis zur Landesgrenze bei Kahl auch auf dieser Strecke für die Benützung der Canalisirungsanlagen von allen Schiffsfahrzeugen, für welche die vor der Canalisirung vertragsmässig festgesetzte Tiefe von 0·9 m bei Niedrigwasser nicht ausreichen würde, Abgaben zu erheben und die Tarife hiefür selbstständig festzusetzen. Die gleiche Befugniss steht der grossh. hessischen Regierung hinsichtlich der ihrerseits oberhalb Frankfurt a. M. ausgeführten Canalisirungsanlagen mit der Massgabe zu, dass, solange Preussen auf der unteren Strecke Abgaben nicht erhebt, auch auf der oberen Strecke solche von Hessen nicht erhoben werden dürfen.

Artikel VII.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen der Artikel III—IX, XI und XII der Uebereinkunft vom 1. Februar 1883 und zu II des zugehörigen Schlussprotokolles auch auf die Canalisirung des Mains oberhalb Frankfurt a. M. sinngemässe Anwendung.

Artikel VIII.

Die Ratificationen dieser Uebereinkunft sollen sobald als möglich in Berlin ausgewechselt werden.

Das Schlussprotokoll zu der Uebereinkunft enthält Folgendes: Gelegentlich der Feststellung der Uebereinkunft über Fortführung der Canalisirung des Mains oberhalb Frankfurt a. M. sind noch folgende Erklärungen in das gegenwärtige Protokoll niedergelegt worden:

Zu II. Von dem kgl. preussischen Bevollmächtigten wird erklärt, dass zwar die Vertiefung des Fahrwassers auf der Strecke vom eisernen Steg bis zur alten Brücke planmässig zur Ausführung gebracht werden solle, dagegen eine Verpflichtung, für Höherlegung des eisernen Steges Sorge zu tragen, Seitens seiner Regierung nicht übernommen werde, da dieselbe zum Zwecke der Maincanalisirung bis Offenbach keinerlei Kosten aufzuwenden in der Lage sei, die nicht in dem Entwurf für die Erweiterung der Maincanalisirung bereits enthalten seien. Der grossh. hessische Bevollmächtigte lehnt die Uebernahme einer Verpflichtung bezüglich der Höherlegung des eisernen Steges ebenfalls ab.

Zu VI. Es besteht Einverständniss darüber, dass vor Ausführung der Canalisirung beim niedrigsten Wasserstand, d. h. + 0·9 des Frankfurter Staatspegels, auf dem Main Schiffe bis höchstens 300 Ctr. (150 Tonnen) Tragfähigkeit mit voller Ladung fahren können. Es bildet hienach die Tragfähigkeit von 150 Tonnen die Grenze für die Abgabefreiheit.

Zu VII. Es besteht Einverständniss darüber, dass a) der Geltungsbereich der Polizeiordnung über die Schiffahrt und Flösserei auf dem canalisirten Main unterhalb Frankfurt a. M. mit Inbetriebnahme der neuen Schleusenanlagen oberhalb Frankfurt bis zur Gemarkungsgrenze zwischen Offenbach und Bürgel auszudehnen ist; b) dass die Befugniss des Niederlegens und Aufrichtens des Wehrs oberhalb Frankfurt a. M. nach eigenem Ermessen anzuordnen ausschliesslich dem kgl. preussischen Wasserbau-Inspector in Frankfurt a. M. zu übertragen ist. Die hiedurch entstehenden Kosten, insbesondere bezüglich der erforderlichen Telephonverbindung, werden von Hessen übernommen werden. Gegenwärtiges Protokoll soll ohne besondere Ratification als durch den Austausch der Ratificationen der heutigen Uebereinkunft, auf welche es Bezug hat, von den betheiligten Regierungen genehmigt und bestätigt angesehen werden.

Frankreich. (Schiffszug mit elektrischer Kraft.) In interessirten Kreisen wird derzeit die Frage ventilirt, bei allen Flüssen mit regulirten Ufern und insbesondere bei Schiffahrtscanälen an Stelle der derzeitigen Remorquirung von Schiffen stromaufwärts durch Pferde die elektrische Kraft in Anwendung zu bringen, wie dies bereits im Canal de Bourgoigne der Fall ist. Die in Aussicht genommene Maschine, ein verbessertes System der beim Burgunder Canal bereits seit längerem in Verwendung stehenden Maschine, ist eigentlich ein mit drei schweren breitfelgigen Rädern ausgestattetes Tricycle, auf dem ein Sitz für den Lenker angebracht ist. Dieser am sogenannten Treppelwege (dem mit dem Flusse parallel laufenden Pferdesteige) verkehrende Motorwagen, an welchem das zu remorquirende Schiff angekoppelt und der gleich einem Tramwaywagen mit einer längs dem Flusse oder Canale aufgestellten elektrischen Hochleitung durch einen Leitungsdraht verbunden ist, ersetzt nun den Pferdezug, und zwar um so vortheilhafter, als hiemit eine letzterem gegenüber mindestens dreifache Verkehrsschnelligkeit (3—4 km per Stunde) erzielt werden kann. Die Anwendung der elektrischen Kraft ist auch für den Betrieb der Kettenschiffahrt in Aussicht genommen. In beiden Fällen hat die Einführung der Elektricität als Motor dort am meisten Aussicht auf Erfolg, wo

die Stromgefällsverhältnisse, eventuell Wasserfälle es gestatten, die vom eigenen Flusse gebotene Wasserkraft zum Betriebe der Dynamomaschinen nutzbar zu machen.

Belgien. (Staatsvoranschlag für das Jahr 1897 für Wasserbauten an Binnengewässern.) Der belgische Staatsvoranschlag für das Jahr 1897 enthält folgende Ansprüche für Binnen-Wasserbauten:

a) im ordentlichen Erfordernisse: für die ordentliche und ausserordentliche Erhaltung der Canäle und Flüsse, der Bojen und Ueberfuhren, der Polderader Telegraphenlinie, der Wasserstrassen 2,387.000 Frcs., für neue Pflanzungen 13.500 Frcs., für die Erhaltung und Verbesserung der bestehenden Fähren und Ueberfuhren und die eventuelle Herstellung neuer solcher Anlagen 40.000 Frcs., für Verbesserungsarbeiten an der canalisirten Sambre 60.000 Frcs., für Verbesserungsarbeiten an den Canälen von Lüttich nach Antwerpen 125.000 Frcs., für aussergewöhnliche Verbesserungs- und Vertiefungsarbeiten an der Yser 70.000 Frcs., für den Canal von Bossuyt nach Courtray 90.000 Frcs., für Pflanzungen längs der Wasserstrassen 15.000 Frcs., für Studien betreffs des Canals von Louvain zur Dyle;

b) im ausserordentlichen Erfordernisse: für Enteignungen und Neubauten an der Maas 500.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten an der Ourthe 125.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten an der Schelde 550.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten an der Senne und Dyle 300.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten am Canal von Gent nach Terneuzen 3,700.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten am Canal von Lüttich nach Antwerpen 15.000 Frcs., für Enteignungen und Neubauten an den Kohlencanälen 3,000.000 Frcs.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k Kreis- als Handelsgerichtes Krems wurde am 26. September bei der Firma

„Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya"

eingetragen:

1. dass die genannte Actiengesellschaft sich gegenwärtig auf die mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. August 1893, Z. 21.049, genehmigten und in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Februar 1893 beschlossenen Statuten gründet, welche an die Stelle der unter dem 2. Juni 1891, Z. 11.004, bestätigten Statuten getreten sind, und durch welche die mit hg. Kundmachung vom 21. August 1891 veröffentlichten Bestimmungen der früheren Statuten in nachstehender Weise geändert wurden:

a) als Zweck der Gesellschaft wurde weiter bestimmt:

Die Erwerbung und der Betrieb solcher Unternehmungen, welche mit den der Gesellschaft concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen in Verbindung stehen und zu welchen die Gesellschaft durch besondere Bewilligung der k. k. Staatsverwaltung ermächtigt wird (§ 2, lit. e);

b) die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes wird auf mindestens fünf, höchstens sieben festgesetzt (§ 33);

c) das Gesellschaftscapital beträgt 242.000 fl. ö. W. und besteht:

α) aus 1000 Stück Prioritätsactien à 100 fl., im Gesammtbetrage von 100.000 fl. und

β) aus 1420 Stück Stammactien à 100 fl., im Gesammtbetrage von 142.000 fl. ö. W. (§ 8);

d) die Gesellschaft ist ermächtigt, unter den im § 11 der Statuten enthaltenen Bedingungen das Gesellschaftscapital durch weitere Ausgabe von Actien zu erhöhen (§ 11);

2. die Löschung des Mitgliedes des Verwaltungsrathes Laurenz Hamernik über Ableben und des Mitgliedes des Verwaltungsrathes Ignaz Gratschmayer über Ablauf der Functionsdauer;

3. die bei der Generalversammlung am 23. Juli 1893 erfolgte Wahl der Herren: Dr. Isidor Bing, Generalsecretärs der Union-Baugesellschaft in Wien, und Carl Hamernik, Gemeinderathes in Waidhofen a. d. Thaya, und die bei der Generalversammlung am 27. Juni 1897 erfolgte Wahl der Herren Josef Rueskaefer, k. k. Postmeisters in Waidhofen a. d. Thaya, und Josef Knettl, k. k. Steuereinnehmers i. P. und Sparcassebuchhalters in Waidhofen a. d. Thaya, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit vierjähriger Functionsdauer und dem statutenmässigen Firmirungsrechte.

— In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. October bei der Firma

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung der Actionäre vom 28. Mai 1897 beschlossenen, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. September 1897, Z. 28.223, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Ferner wurden bei der Firma:

„K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft"

Dr. Friedrich Kolischer und Dr. Girolamo Waiz als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht, dagegen Doctor Isidor Bing, Rechtsconsulent in Wien, und Alois Freiherr von Hippoliti, k. und k. Kämmerer in Borgo, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Steyr wurde am 5. October bei der Firma

„Steyrthalbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass diese Actiengesellschaft nunmehr auf den vom hohen k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 13. Juli 1897, Z. 21.652, genehmigten, abgeänderten Statuten beruhe, und dass der Zweck der Gesellschaft der Bau und Betrieb der mit Urkunde vom 18. Februar 1888, R.-G.-Bl. Nr. 30, Allerhöchst concessionirten schmalspurigen Localbahn von Steyr-Garsten nach Unter-Grünburg, eventuell bis Klaus und von Steyr, bezw. Pergern nach Bad Hall laut Allerhöchster Concession vom 21. September 1890, R.-G.-Bl. Nr. 188, ist.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXIII. Stückes.) Das am 16. October herausgegebene CLXXXIII. Stück enthält unter

Nr. 3430: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 8. October 1897, Z. 132.196/I, betreffend die Sperre der Expositurbereiche Počitelj und Varcar Vakuf und des Bezirkes Tešanj gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3431: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. October 1897, Z. 164.242, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3432: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. October 1897, Z. 164.243, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Steiermark.

— (Inhalt des CLXXXIV. Stückes.) Das am 19. October herausgegebene CLXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3433: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 9. October 1897, Z. 132.949/I, betreffend die theilweise Sperre des Bezirkes Bihać gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenvieh.

Nr. 3434: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 11. October 1897, Z. 87.501, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. October d. J. dem mit dem Titel eines Sectionschefs ausgezeichneten General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen Rudolf Freiherrn von Lilienau aus Anlass der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Sterne allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. October d. J. den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Gustav Gerstel zum General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen in der vierten Rangsclasse, sowie den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes ausgezeichneten General-Directionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Victor Röll zum Ministerialrathe im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Guttenberg m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze des am 1. October 1897 in Kraft getretenen Nachtrages III zu dem im obigen Verbande giltigen Tarife Theil II, Heft 4, sind bezüglich des Ausnahmetarifes Nr. 29 für den Transport von

a) Petroleumnaphtha (Rohbenzin),

b) Benzin aus Erdöl

in nachfolgenden Relationen wie folgt zu berichtigen:

Nach	Von Mezö-Telegd a)	Von Pozsony-Ujváros b)
	für 100 kg in Mark	
Düsseldorf—Bilk	5·54	—
„ —Derendorf	5·54	—
„ —Grafenberg	5·55	—
„ —Hafen	5·54	—
„ —Lierenfeld	5·54	—
Köln Bonnthor	5·64	5·73
„ Ehrenfeld	5·73	5·71
„ Gereon	5·63	5·70
„ Nippes Neuer Bahnhof	5·63	5·71
„ Köln	5·63	5·73
„ Rheinstation	5·63	5·73

Wien, am 17. October 1897. [790]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 2, zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Chodorów—Podwysokie, gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 2, der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen.

II. Tarif und Kilometerzeiger der Linie Chodorów—Podwysokie.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Kreuzern = 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 16. October 1897. [791]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. December 1897 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen süddeutscher Bahnen einerseits und Stationen ungarischer, rumänischer, serbischer, bulgarischer und orientalischer Bahnen andererseits über Wien zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden die im Tarife für den Französisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischen Personen- und Gepäckverkehr, Theil II, Heft B vom 1. April 1892 enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen München einerseits, Belgrad, Budapest, Bukarest via Verciorova und via Predeal, Constantinopel, Salonichi und Sofia andererseits aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 60 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. October 1897. [792]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. December 1897 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen schweizerischen Stationen einerseits und ungarischen, rumänischen und orientalischen Stationen andererseits via Arlberg oder München—Wien zur Einführung.

Hiedurch wird der Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. $\frac{\text{März}}{\text{Mai}}$ 1892 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 40 Hellern für das Stück seinerzeit erhältlich sein.

Wien, am 18. October 1897. [793]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif, Theil II, Heft 1.

Der in Nummer 118 vom 12. October 1897 des vorliegenden Blattes mit Giltigkeit vom 1. November 1897 publicirte Nachtrag IV für den obbezeichneten Verkehr gelangt erst mit Giltigkeit vom 1. December 1897 zur Einführung.

Wien, am 18. October 1897. [794]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführungstermin hinsichtlich geänderter Frachtsätze für Kohlentransporte im zweiten Anhange zu Theil II, Heft 1 des Localgütertarifes.

Die im Nachtrage V vom 1. October 1897 zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen abgeänderten Frachtsätze des zweiten Anhanges für Kohle treten erst am Tage der Betriebseröffnung der Linie Beraun—Dušnik in Wirksamkeit.

Wien, am 19. October 1897. [795]

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. November 1897 gelangen nachstehende directe Gebührensätze zur Einführung:

Strecke	Giltig für alle Züge: Einfache Fahrt I. Cl.	Einfache Fahrt II. Cl.	Hin- und Rückfahrt I. Cl.	Hin- und Rückfahrt II. Cl.	Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten in Tagen	Gepäckstaxe für je 10 kg: Gesammtgewicht	Uebergewicht
	Mark					Mark	
Von Emmerich nach Wien (Westbahnhof) über Köln oder Deutz — Koblenz oder Ehrenbreitstein — Rüdesheim oder Ems — Limburg — Frankfurt a. M.—Hanau oder Bingen — Mainz — Darmstadt oder Frankfurt a. M.—Hanau — Aschaffenburg—Nürnberg—Passau	101·40	70·50	165·40	110·90	13	2·46	2·02

Wien, am 16. October 1897. [796]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Einführung des Nachtrages I.) Mit Wirksamkeit vom 1. October ist der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Tarifvorschriften (II B);
II. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes II E Kilometerzeiger;
III. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes II F Tariftabellen;
IV. Berichtigungen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahnschnitttarif vom 1. Juli 1895. (Frachtermässigungen für Holztransporte.) Die in den Nachträgen II und III und im Verfügungswege für Holztransporte im Verkehre mit den Localbahnstationen Adelsdorf, Brand, Dormitz, Eckersmühlen, Gremsdorf, Hausen b. Forchh., Hemhofen, Heroldsbach, Heydeck, Hilpoltstein, Höchstadt a. A., Neuhaus b. H., Neunkirchen a. Brand, Steinbach b. Brand und Uttenreuth eingeführten Frachtermässigungen gelten bis zum Ablauf des Jahres 1898.

Für Ziegel- und Backsteine, sowie für Kohlen in Wagenladungen im Verkehre mit Frauenaurach sind die bezüglichen Anstosssätze um 0·06 Mk. für 100 kg zu kürzen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Frachtsätze für Holzkohle und Holzkohlenbriquettes.) Mit Giltigkeit vom 1. October kamen für die Beförderung von Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquettes, unverpackt, bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den verwendeten Wagen, nachfolgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Kohlfurt—Marktbreit	1·31	Mark für 100 kg.
Pluder— „	1·67	
Zawadzki— „	1·67	

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, vom 15. Juli 1881. (Ergänzung der Tarifbestimmungen.) Auf Seite 30 des für den provisorischen Deutsch-Französischen Gütertarif giltigen Theiles I vom 15. Juli 1881 ist unter III, Ziffer 3, als dritter Absatz folgende Bestimmung nachzutragen:

„Abweichend hievon erfolgt bei Zusammenladung von Gütern der deutschen Specialtarife I, II und III die Frachtberechnung bei Aufgabe von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach Specialtarif I, bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach A 2, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt."

Frankreich. (Erstellung ermässigter Tarife für den Transport von Getreide.) Die Directionen der Französischen Staatsbahnen, der Nordbahn und der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn) haben, dem Auftrage der Regierung entsprechend, Tarifermässigungen im Getreideverkehr eingeführt. Diese betragen für Entfernungen von 200 km für Frachten von 10 t 5 pCt., für Frachten von 20 t 9 pCt., für Frachten von 50 t 21 pCt.; bei Entfernungen von 500 km für 20 t 22 pCt., für 50 t 35 pCt.; bei Entfernungen von 900 km für 10 t 20 pCt., für 20 t 34 pCt. und für 50 t 40 pCt. Diese neuen Tarife sind mit 1. October in Kraft getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1850	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Bruck a. M.	Triest S.B. und Fiume	Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marokko bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suez-Canal befördert werden. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	282	194	88	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine; 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Frohnleiten					268	188	80			
				Gratwein					264	184	80			
				Graz S.B.					260	180	80			
				Kalsdorf					250	180	70			
				Kapfenberg					282	196	86			
				Mürzzuschlag					299	208	91			
				Peggau					268	186	82			
				Puntigam					255	180	75			
				Spielfeld					232	180	52			
				Wildon					244	180	64			
									Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer		Heller			
1851	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Essig der Position E—27 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Triest, Fiume und Görz	Stationen der Strecke Avio inclusive bis Atzwang inclusive	Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr, giltig vom 20. Juni 1884	Verschieden	Die im nebenbezeichneten Tarife für Wien sub a, b und c ausgewiesenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1852	Südbahn-Gesellschaft		I. Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen, und Quebrachoholz, ungeschnitten, ungeraspelt II. und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln und Quebrachoholz, geschnitten, geraspelt	I. Triest S.B. und Fiume II. Salloch	I. Salloch II. a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn b) Budapest S.B. und Kelenföld transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nebige Ermässigungssätze gelangen nur für das correspondirende gleiche Quantum der Artikel sub I einerseits und der Artikel sub II andererseits zur Berechnung. Rücksichtlich Quebrachoholz obliegt das Aufladen der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 196 Heller } ad b) 208 Heller } incl. Mgb., bezw. incl. ungarischer Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich der Artikel sub II die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1853	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Stationen der Strecke Bozen-Gries—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Branzoll—Peri transit behufs Reexpedition nach Italien	Sendungen müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Der Frachtbrief, welcher die Sendung von einer der vorgenannten Aufgabsstationen bis zur Reexpeditionsstation begleitet, ist mit dem Vermerk zu versehen: „Zur Reexpedition in . . . .“ Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen, was Seitens der Bahnorgane auf den Frachtdocumenten zu bestätigen ist. Falls diese Verrichtungen durch Bahnorgane erfolgen sollten, gelangt für jede derselben eine Gebühr von 4 Hellern pro 100 kg zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, resp. Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Ausnahmetarif IX des Localtarifes der Südbahn, plus einem Zuschlage von 4 Hellern pro 100 kg bis zur Reexpeditionsstation, und von der Reexpeditionsstation die für Localaufgaben laut Ausnahmetarif 3a entfallenden Frachtsätze des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, mit der nebigen Reexpeditionsclausel versehene Original-Frachtbriefe bis zur Reexpeditionsstation und die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden und die Reexpedition nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe über gleiche Quantitäten bis zur definitiven italienischen Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1854	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 7 A des Tarif-Theiles II, Heft 1 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Rheinhausen, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Köln	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwoloczyska (Bhf.) transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1897 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. September 1896 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr		Pfge. Schnitt-Tafel B *) I a) 273 b) 218 c) 182 II a) 250 b) 215 c) 179		Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze der Schnitt-Tafel A sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife Seite 85 zu entnehmen

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des IV. Quartals 1897, d. i. vom 1. October bis 31. December 1897, voraussichtlich ansammelnde Altmateriale hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk- Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfeder-, Feilen-, Volutfeder-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die in das Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 Kilogramm franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 50 (fünzig) Kreuzer-Stempelmarke per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den **3. November 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im October 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Südnorddeutschen Verbindungsbahn** an **Petroleum** im Umfange von circa 500.000 kg für die Zeit bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 50 kr.-Stempelmarke versehen ist, nebst zwei Mustern à 1/2 kg bis zum **22. October 1897, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. österr. Währ. per Stück bezogen werden.

Wien, am 12. October 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. **Wien, 23. October 1897.** **X. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch) „Localbahn Laibach-Oberlaibach", (slovenisch) „Localna železnice Ljubljana-Vrhnika" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung den Herren: Ivan Hribar, Landtags-Abgeordneter und Bürgermeister der Stadt Laibach, Gabriel Victor Jelovšek, Landtags-Abgeordneter und Bürgermeister in Oberlaibach, und Johann Gruden, k. k. Steuereinnehmer i. R. in Oberlaibach, als Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 137, bildenden Localbahn Laibach (Bresoviz) - Oberlaibach die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch) „Localbahn Laibach-Oberlaibach", (slovenisch) „Localna železnice Ljubljana-Vrhnika" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 11. October 1897. — Z. 31.179. E.-M.-Z. 15.809/I.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. October 1897, womit für den Monat November 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gloggnitz nach Maria-Schutz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske in Wien im Vereine mit der Gemeinde Schottwien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende normal-, eventuell schmalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Gloggnitz der Südbahnlinie Wien—Graz über Schottwien nach Maria-Schutz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. October 1897. Z. 14.660/I.

Bundesgesetz
betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 15. October 1897.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. März 1897,

in Anwendung der Art. 23 und 26 der Bundesverfassung,

beschliesst:

I.

Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1.

Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirthschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Theiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnissmässige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen „Schweizerische Bundesbahnen“ für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Betheiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiff-Unternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2.

Die Erwerbung von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Concessionen statt.

Der Bundesrath hat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Antheile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Antheile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Antheiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. den Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesammten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz giltigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, kann der Bundesrath diejenigen unter besonderen Concessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnissmässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Concessionen massgebend sind.

Art. 3.

Der Bundesrath ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dermalen bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben.

Art. 4.

Wenn in der Folge andere Bahnlinien als die in Art. 2 und 3 bezeichneten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 5.

Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Art. 6.

Der Uebergang des Eigenthums an den vom Bunde erworbenen Eisenbahnen erfolgt jeweilen auf den concessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin, ohne dass dazu die Beobachtung einer für den Eigenthumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Ausser angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigenthumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 7.

Die für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichen Anleihen sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen sechzig Jahren zu amortisiren.

Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigenthümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens sechzig Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für die Erwerbung der Bahnen gewählt werden.

Die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Amortisationsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 8.

Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Von den weiteren Ueberschüssen sind 20 pCt. solange in einem von den übrigen Activen der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, fünfzig Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80 pCt. sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehres, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise diejenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung

der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagecapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Art. 9.

Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämmtliche Bestimmungen der bezüglichen Concessionen. Vorbehalten bleiben etwaige in denselben enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen zu Gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Concessionsinhabern aus einander zu setzen haben; durch die Concessionen überbundene Verpflichtungen dagegen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.

Art. 10.

Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Cantone und Gemeinden befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine nothwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben.

Auch sind die Bundesbahnen für Versicherung ihres Rollmaterials den cantonalen gesetzlichen Bestimmungen nicht unterworfen.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 vorbehaltenen Concessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport.

Art. 11.

Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hiefür bei denselben vorhanden sind.

II.

Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 12.

Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abtheilung der Bundesverwaltung.

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen unterstehen der für die Bundesbeamten geltenden Gesetzgebung.

Die Verwaltung der Bundesbahnen hat ihr rechtliches Domicil am Sitze der General-Direction.

Dieselbe hat ausserdem in jedem durch ihre Bahnlinien berührten Cantone ein Domicil am Cantonshauptorte zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Cantonseinwohnern belangt werden kann.

Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Für die Behandlung und Beurtheilung der civilrechtlichen Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen finden die bestehenden cantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung, mit der Beschränkung, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urtheilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwerth von wenigstens 30.000 Franken hat.

1.

Oberleitung der Verwaltung.

Art. 13.

Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

Es kommen zu:

A. Der Bundesversammlung:

1. die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Amortisationsplanes;
2. die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Erwerbung anderer bestehender Bahnen, sowie betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind;
3. die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung;
4. der Erlass von Gesetzen betreffend die Erwerbung oder den Bau von Eisenbahnen;
5. die Gesetzgebung über die Besoldungen;
6. die Genehmigung des Jahresbudgets;
7. die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes.

B. Dem Bundesrath:

1. der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.
2. Die Wahl:
   a) von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrathes (Art. 16);
   b) der Mitglieder der General-Direction und der Kreisdirectionen (Art. 23 und 33);
   c) von je vier Mitgliedern der Kreiseisenbahnräthe (Art. 29).
3. Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räthen:
   a) des Jahresbudgets, der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
   b) der Anträge betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind (Art. 5);
   c) der Anträge betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien.
4. Die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrathe den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hiefür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.
5. Die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Hilfscassen für die Beamten und ständigen Angestellten.
6. Die Erlassung der erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankencassen.

2.

Eintheilung des Bahnnetzes.

Art. 14.

Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingetheilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

3.

Organe der Verwaltung.

Art. 15.

Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

a) der Verwaltungsrath;
b) die General-Direction;

c) die Kreiseisenbahnräthe;
d) die Kreisdirectionen.

a) Der Verwaltungsrath.

Art. 16.

Der Verwaltungsrath besteht aus 55 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

25 durch den Bundesrath;
25 durch die Cantone und Halbcantone;
5 durch die Kreiseisenbahnräthe aus ihrer Mitte.

Von den durch den Bundesrath zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun zugleich Mitglieder eines eidgenössischen Rathes sein.

Der Bundesrath trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die Cantone und die Kreiseisenbahnräthe die ihnen obliegenden vorgenommen haben; bei der Wahl wird er darauf achten, dass Landwirthschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 17.

Der Geschäftskreis des Verwaltungsrathes umfasst:

1. die Aufsicht über die gesammte Verwaltung;
2. die Feststellung des dem Bundesrathe einzureichenden Entwurfes des Jahresbudgets;
3. die Prüfung der von der General-Direction aufgestellten Jahresrechnung und des von ihr angefertigten Jahresberichtes über die Geschäftsführung, zu Handen des Bundesrathes;
4. die im Rahmen der bezüglichen Gesetzesbestimmungen vorzunehmende Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterclassification nebst den reglementarischen Bestimmungen:
5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fährgeschwindigkeiten etc.);
6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebes eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften;
7. die Ratification von wichtigeren Vereinbarungen mit anderen Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Concurrenzverhältnissen;
8. die Ratification von Vereinbarungen mit anderen Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;
9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;
10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze;
11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Frcs. 500.000 übersteigen;
12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerbung nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Frcs. 200.000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werthe von mehr als Frcs. 50.000;
13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrathe erlassenen Vollziehungsverordnung;
14. die Aufstellung der Vorschläge für die Ernennung der General-Direction und der Kreisdirectionen;
15. die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabtheilungen bei der General-Direction und den Kreisdirectionen;
16. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziffer 15 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
17. die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal;
18. die Aufstellung der Statuten für die Pensions- und Hilfscassen;
19. die Prüfung der von den Kreiseisenbahnräthen ausgehenden Vorschläge betreffend Verbesserungen im Betriebe;
20. die Begutachtung von Abänderungen der die Bundesbahnen betreffenden Gesetze und Verordnungen;
21. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes.

Art. 18.

Der Verwaltungsrath wählt auf die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 19.

Zur Vorberathung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Verwaltungsrath für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Commission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrathes als Präsidenten und sechs bis zehn Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrathe unbenommen, zur Vorberathung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Commissionen zu ernennen.

Sowohl die ständige Commission als die Specialcommissionen haben das Recht, von der General-Direction über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede nothwendig scheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Acten Einsicht zu nehmen.

Den Commissionen ist gestattet, einen Actuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Secretariat der General-Direction.

Art. 20.

Die Mitglieder der General-Direction und die Präsidenten der Kreisdirectionen wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrathes, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit berathender Stimme bei.

Bei den Verhandlungen der ständigen Commission wird die General-Direction durch ihren Präsidenten oder Vicepräsidenten mit berathender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Specialcommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit berathender Stimme abordnen.

Art. 21.

Der Verwaltungsrath versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem wird er einberufen, wenn die Geschäfte es nothwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Theil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

Der Rath ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Art. 22.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

b) Die General-Direction.

Art. 23.

Die General-Direction besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrathes vom Bundesrathe ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räthe.

Der Sitz der General-Direction ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 24.

Der Bundesrath ernennt aus den Mitgliedern je für drei Jahre einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 25.

Der General-Direction liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrathe in Art. 17 zugetheilten Befugnisse, die gesammte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahn-Verwaltung nach aussen, soweit dieselbe nicht den Kreisdirectionen übertragen ist (Art. 35, Ziff. 1);
2. die Ernennung sämmtlicher ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten, sowie der Vorstände der Dienstabtheilungen bei den Kreisdirectionen auf unverbindlichen Vorschlag der letzteren;
3. die Aufstellung von Gehaltsnormen für die von der General-Direction und für die von den Kreisdirectionen zu ernennenden Beamten und Angestellten;
4. die Festsetzung der Gehalte für die von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
5. die Entwerfung des Jahresbudgets;
6. die Aufstellung der Jahresrechnung;
7. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung;
8. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Verwaltungsrath zu behandelnden Geschäfte;
9. die Vollziehung der Beschlüsse des Verwaltungsrathes;
10. die Aufstellung der erforderlichen Reglements, Instructionen und Dienstvorschriften für die verschiedenen Dienstzweige;
1. das Tarifwesen;
12. die Controle der Betriebseinnahmen (Betriebscontrole);
13. die Erledigung von Reclamationen aus dem Verkehre mit anderen Bahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradirungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehre, soweit nicht durch die bundesräthliche Vollziehungsverordnung deren Zuweisung an die Kreisdirectionen oder an Dienststellen verfügt wird;
14. die Aufstellung der Fahrpläne, einschliesslich der Sorge für eine den Bedürfnissen auch des durchgehenden Verkehres entsprechende Ausführung derselben durch die Kreisdirectionen;
15. die Central-Wagencontrole;
16. die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirectionen überlassen wird;
17. der Abschluss von Vereinbarungen mit anderen Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Concurrenzverhältnissen;
18. der Abschluss von Verträgen mit anderen Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen;
19. der Abschluss von Verträgen über die Erwerbung von Liegenschaften zu den von der General-Direction auszuführenden Bauten, ferner aller Verträge über die Erwerbung von Liegenschaften zu anderen als Bauzwecken;
20. die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankencassen des Personals unter Mitwirkung desselben;
21. der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der General-Direction auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterial, für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterialien, für den Maschinendienst und für neues Transportmaterial unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 11;
22. die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirectionen und die Ertheilung von Instructionen an dieselben zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Uebereinstimmung in der Verwaltung;
23. die Beschlussfassung über die ihr im Art. 38 vorbehaltenen Genehmigungen.

Art. 26.

Die General-Direction hat dem Verwaltungsrathe vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes vorzulegen.

Art. 27.

Die General-Direction ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Bei Stimmengleichheit gilt derjenige Antrag als zum Beschlusse erhoben, für welchen der Vorsitzende gestimmt hat; bei Wahlen entscheidet bei Stimmengleichheit nach zwei Wahlgängen das Los.

Art. 28.

Die Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Departements vertheilt.

Die Organisation der Departements und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabtheilungen an dieselben bleibt der vom Bundesrathe zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Diese wird auch bestimmen, welche Geschäfte den einzelnen Departements zur selbstständigen Erledigung zu überlassen sind.

c) Die Kreiseisenbahnräthe.

Art. 29.

Die Kreiseisenbahnräthe bestehen aus je 15 bis 20 Mitgliedern, von denen der Bundesrath 4, die Cantone und Halbcantone 11 bis 16 zu wählen haben.

Die Vertheilung der Mitglieder auf die Cantone geschieht auf dem Wege der Vollziehungsverordnung.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 30.

Der Geschäftskreis der Kreiseisenbahnräthe umfasst:

1. die Wahl ihres Präsidenten und des Vicepräsidenten auf die Dauer einer Amtsperiode aus ihrer Mitte;
2. die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes;
3. die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, zu Handen der für die Entscheidung zuständigen Behörden auf Anregung:
   a) der Bundesbehörden;
   b) einer Cantonsregierung;
   c) des Verwaltungsrathes;
   d) der organisirten Vertretungen von Landwirthschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirthschaftlicher Verbände;
   e) aus ihrer Mitte.
4. die Genehmigung der von den Kreisdirectionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die General-Direction bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und der darauf bezüglichen Berichte;
5. die Entscheidung über sämmtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrathe bewilligten Betrag hinausgehenden Credite, soweit die Gesammtsumme das jeweilige Jahresbudget nicht mehr als um Fr. 100.000 übersteigt;
6. die Genehmigung der vierteljährlichen schriftlichen Berichte der Kreisdirectionen über den Gang des Unternehmens.

Art. 31.

Die Kreiseisenbahnräthe versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem werden sie einberufen, wenn die Geschäfte es nothwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Theil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

Die Kreiseisenbahnräthe sind beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Den Sitzungen wohnen die Kreisdirectoren mit berathender Stimme bei.

Art. 32.

Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräthe beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

d) Die Kreisdirectionen.

Art. 33.

Die Kreisdirectionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrathes durch den Bundesrath ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räthe.

Die Directionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirection wohnen.

Art. 34.

Der Bundesrath ernennt für eine Amtsdauer von drei Jahren aus der Mitte der einzelnen Kreisdirectionen je einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 35.

Der Geschäftskreis der Kreisdirectionen umfasst:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahn-Verwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirectionen zusteht;
2. die Entwerfung der Voranschläge für ihren Geschäftskreis;
3. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden, einschliesslich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
4. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der General-Direction nicht anders verfügt wird, und den Abschluss daheriger Landerwerbungs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
5. die Entwerfung der Pläne für die in Ziffer 4 erwähnten Bauten, soweit die General-Direction sich dieselbe nicht vorbehält;
6. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
7. die nöthigen Vorkehrungen zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigenthumsrechte und gegen Besitzesstörungen;
8. die Entwerfung der Fahrpläne für ihr Betriebsnetz, unter Berücksichtigung der vom Verwaltungsrathe dafür aufgestellten Normen und der weiteren Wegleitung der General-Direction;
9. den Fahrdienst;
10. den Zugsdienst;
11. den Expeditionsdienst, einschliesslich Lagerhaus-Verwaltungen;
12. den Betrieb der Werkstätten;
13. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung (vorbehaltlich Art. 25, Ziff. 21);
14. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionnage) und den Abschluss von daherigen Verträgen mit Unternehmern;
15. den Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für ihr Netz, welche nicht der General-Direction vorbehalten sind (Art. 25, Ziff. 21);
16. die Erledigung von Reclamationen aus dem inneren Verkehre der Bundesbahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradirung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehre, soweit dieselbe nicht den Bahnhofvorständen oder anderen Dienststellen zugewiesen werden kann, ferner die Anhandnahme und Ueberleitung der gleichartigen Reclamationen aus dem Verkehre mit anderen Bahnen an die General-Direction (Art. 25, Ziff. 13);
17. die Behandlung von Haftpflichtsansprüchen wegen Tödtung oder Verletzung von Personen;
18. die Verpachtung und Vermiethung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhof-Restaurationen;
19. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien;
20. die Steuerangelegenheiten;
21. die Begutachtung der ihr von der General-Direction zugewiesenen Fragen, namentlich über Tarifverhältnisse, Ordnung der Verhältnisse von Gemeinschaftsstationen und sonstigen Verkehrsregelungen mit anstossenden Bahnen;
22. die Entgegennahme von Wünschen und Begehren der Behörden und Privaten über Verhältnisse, die in den Geschäftskreis der General-Direction fallen, und begutachtende Uebermittlung an letztere.

Art. 36.

Die Kreisdirectionen treten jährlich mindestens dreimal mit der General-Direction zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letzteren zusammen, um die beim Bahnbetriebe gemachten Erfahrungen

auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich bei der General-Direction einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirectionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Aeusserung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirectionen nehmen an den Sitzungen der betreffenden Kreiseisenbahnräthe und durch ihre Präsidenten an den Sitzungen des Verwaltungsrathes mit berathender Stimme theil (Art. 20 und 31).

Art. 37.

Die Kreisdirectionen ernennen das sämmtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abtheilungsvorstände (Art. 25, Ziff. 2) und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes, der von der General-Direction erlassenen Gehaltsnormen und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 38.

Der Genehmigung durch die General-Direction bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 35, Ziffer 17, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Capitalwerth von Frcs. 20.000 übersteigt.
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 14).
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften Art. 35, Ziff. 19), vorbehaltlich Art. 17, Ziff. 12.
4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten und über Landerwerbung, sowie Lieferungsverträge, wenn die Vertragssumme mehr als Frcs. 100.000 beträgt.

Art. 39.

Die Vorschriften in den Art. 27 und 28 finden auf die Kreisdirectionen analoge Anwendung.

4.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 40.

In den Dienst der Bundesbahnen dürfen in der Regel nur Schweizerbürger, welche in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, genommen werden.

Diese Bedingung findet keine Anwendung auf Angestellte zur Bedienung im Auslande gelegener, im Bundesbetriebe stehender Bahnstrecken.

Art. 41.

Die Amtsdauer der Beamten und der ständigen Angestellten beträgt drei Jahre; sie fällt zusammen mit derjenigen der übrigen eidgenössischen Beamten. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Amtsdauer der Mitglieder der General-Direction und der Kreisdirectionen (Art. 23 und 33).

Art. 42.

Die Besoldungen der Directoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt.

Art. 43.

Die Mitglieder der General-Direction und der Kreisdirectionen, sowie alle übrigen Beamten und Angestellten können durch motivirten Beschluss der Behörde, von der sie ernannt worden sind, abberufen werden.

Art. 44.

Der Bund wird in geeigneter Weise Vorsorge dafür treffen, dass die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die ihrem Dienste entsprechende Ausbildung erhalten.

Art. 45.

Die Vollziehungsverordnung wird die näheren Bestimmungen aufstellen über:

1. das Rechnungswesen;
2. die Disciplinarbefugnisse;
3. die Gewährung freier Fahrt.

Art. 46.

Für die Beamten, ausgenommen die Mitglieder der General- und Kreisdirectionen, und für die ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hilfscasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind von den Mitgliedern und von der Eisenbahn-Betriebscasse zu leisten, wobei die Beiträge der Eisenbahn-Betriebscasse nicht weniger als die Hälfte der Gesammteinlagen betragen sollen. Den Rest haben die Beamten und Angestellten zu bezahlen.

Die Statuten werden vom Verwaltungsrathe aufgestellt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrath.

Bestehende Pensions- und Hilfscassen, deren Verwaltung anlässlich der Erwerbung von Bahnen an die Verwaltung der Bundesbahnen übergeht, können nach dem Ermessen des Bundesrathes für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung der Interessen der Mitglieder weitergeführt werden. Die Mitglieder derartiger Cassen können nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hilfscasse sein.

Bei allfälliger Aufhebung bestehender Pensions- und Hilfscassen bleiben die bisherigen Ansprüche der Mitglieder dieser Cassen in vollem Umfange gewahrt.

Art. 47.

Der Bundesrath wird die erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankencassen erlassen.

III.

Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 48.

Die Bildung von Eisenbahnkreisen erfolgt nach Massgabe der successiven Gestaltung des Bundesbahnnetzes. Sollte der Bundesbetrieb mit einem Bahnnetze von geringem Umfange beginnen, so kann, solange dieser Zustand dauert, von der Bildung von Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesammte Geschäftsführung der General-Direction übertragen werden.

Die Beschlussfassung über diese organisatorischen Massnahmen steht dem Bundesrathe zu.

Art. 49.

Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, verpflichtet sich gegenüber den subventionirenden Cantonen zur Ausführung der durch Bundesbeschluss vom 24. September 1873 ertheilten Concession einer Simplon-Eisenbahn und der italienischen Concession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der schweizerisch-italienischen Grenze bis Iselle vom 22. Februar 1896, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 bedungenen Subventionen geleistet werden.

Der Bund wird in gleichem Masse auch die Bestrebungen für Realisirung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

Die im Uebereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Concessionen der Vereinigten Schweizer Bahnen vom 26. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburger Bahn und des Baues einer Rickenbahn bleiben ausdrücklich vorbehalten, und es wird der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermine erfolgenden freihändigen Kaufes der Vereinigten Schweizer Bahnen als fortbestehend anerkennen.

Art. 50.

Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 15. October 1897.

Der Präsident: **Grieshaber.**
Der Protokollführer: **Schatzmann.**

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 15. October 1897.

Der Präsident: **Raschein.**
Der Protokollführer: **Wagnière.**

Der schweizerische Bundesrath beschliesst:

Das vorstehende Bundesgesetz ist zu veröffentlichen.

Bern, den 16. October 1897.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:

Der Bundespräsident:
Deucher.

Der I. Vicekanzler:
Schatzmann.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Linie Reichenberg—Zittau: Herstellung eines Zubaues zum Wächterhause R.-Z. 3 d.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Zubaues zum Wächterhause R.-Z. 3 d der Linie Reichenberg—Zittau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.001/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Unterführung eines Entwässerungscanals in km 138·892.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Unterführung eines Entwässerungscanals der Stadt Teschen in km 138·892 der Bahnlinie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.721/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Bauconsensertheilung für die Errichtung der Haltestelle Hennersdorf-Branna.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung der Haltestelle Hennersdorf-Branna zwischen den Stationen Starkenbach und Pelsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.848/IV.]

Localbahn Melnik - Mšeno. (Herstellung von Strassenbrückenwaagen sammt Waaghäuschen in mehreren Stationen und Ladestellen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung von Strassenbrückenwaagen sammt Waaghäuschen in der Station Mšeno und in den Ladestellen Ziwonin und Demichow der Localbahn Melnik-Mšeno der betriebführenden Oesterr. Nordwestbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.999/IV.]

Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Czalositz-Czernosek und der Station Czalositz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Czalositz-Czernosek der Oesterr. Nordwestbahn und der Station Czalositz der Bahnlinie Teplitz (Settenz)—Reichenberg auf den 25. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Franz Graf Montecuccoli betraut. [E.-M.-Z. 15.830/I.]

Projectirte Localbahn Sigmundskron-Kaltern. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von der Firma Stern & Hafferl in Wien vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Sigmundskron nach Kaltern die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 25. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amthandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 15.659/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Haltestelle Ratzowitz.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Wien wird am 1. November die zwischen der Station Třebelowitz und der Halte- und Ladestelle Dieditz in km 11·363 der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz gelegene Haltestelle „Ratzowitz" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. [Z. 15.909/I.]

— (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Station Trnowa-Měchenitz für den Gesammtverkehr.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Prag wurde, nachdem die Zufahrtsstrasse zu der Station Trnowa-Měchenitz bereits fertiggestellt ist, diese auf der Localbahn Modřan-Čerčan gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station vom 15. October angefangen für den Gesammtverkehr eröffnet. [Z. 15.735/I.]

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Eröffnung der Station Bransdorf für den Frachtgutverkehr.) Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz wird am 1. November die an der Linie Olmütz—Jägerndorf—Troppau gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Bransdorf auch für den unbeschränkten Frachtgutverkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Tägliche Dienstdauer des Betriebspersonals.) In einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 26. September wird den kgl. Eisenbahn-Directionen und den Vorständen der Eisenbahn-Betriebs- und Maschineninspectionen die strengste Beachtung der Vorschriften über die tägliche Dienstdauer des Betriebspersonals wiederholt eingeschärft und gleichzeitig auf Folgendes noch besonders aufmerksam gemacht:

1. Durch den Erlass vom 31. Jänner 1896 ist den kgl. Eisenbahn-Directionen aufgegeben worden, festzustellen und zu berichten, ob die erwähnten Vorschriften überall durchgeführt oder ob noch Abweichungen zugelassen waren. Die Berichte ergaben, dass die Vorschriften im ganzen Staatsbahnbereiche im Wesentlichen durchgeführt waren und nur in Einzelfällen noch Abweichungen bestanden. Durch Erlass vom 15. Mai 1896 ist den Anträgen der Eisenbahn-Directionen, soweit sie auf Aufhebung der Abweichungen gerichtet waren, überall zugestimmt, zugleich aber auch bestimmt

worden, dass die weiteren Abweichungen, obwohl ihre Beibehaltung für unbedenklich bezeichnet war, spätestens mit dem Beginne des Winterfahrplanes 1896/97 beseitigt werden sollten. Der Minister vertraut, dass diese Weisung überall genau befolgt worden ist, und dass in der Zwischenzeit keinerlei Abweichungen zugelassen sind. Sollte es dennoch geschehen sein, so wird die unverzügliche Abstellung erwartet. Nur für den Bereich der ehemaligen Hessischen Ludwigbahn ist eine allmälige Durchführung der Vorschriften mit Rücksicht darauf zugelassen, dass, wie festgestellt ist, vorschriftsmässig ausgebildete Kräfte in der erforderlichen Anzahl weder bei der Uebernahme des Unternehmens vorhanden waren, noch in der Zwischenzeit herangezogen werden konnten. Die kgl. preussische und grossh. hessische Eisenbahn-Direction in Mainz wolle indessen auf die baldige Ausbildung der zur Durchführung der Vorschriften benöthigten Kräfte mit allem Nachdruck hinwirken.

2. Durch den Erlass vom 4. März 1896 sind die Dienstvorsteher, Inspectionsvorstände und Directionsmitglieder angewiesen worden, dafür zu sorgen, dass zur Befriedigung des den regelmässigen Bedarf übersteigenden Bedürfnisses stets eine ausreichende Anzahl von solchen Aushilfskräften bereit gehalten wird, welche in Bezug auf die Ausbildung den Befähigungsvorschriften des Bundesrathes voll entspricht. Es ist darin ferner darauf aufmerksam gemacht, dass auch in diesen Fällen die vom Bundesrathe vorgeschriebene Probezeit vollständig zurückgelegt und ausserdem vom Inspectionsvorstande persönlich festgestellt sein muss, dass die Aushilfskräfte für diejenigen Dienstleistungen, welche ihnen aufgetragen werden sollen, die vorgeschriebene Befähigung besitzen. Zeugnisse der Dienstvorsteher sind für diesen Zweck nicht ausreichend. Welche Feststellung für die aushilfsweise Zulassung zum Hilfsheizerdienste erforderlich ist, bestimmt der Erlass vom 2. December 1896. Auch diese Feststellung obliegt dem Inspectionsvorstande persönlich.

3. Wie durch den Erlass vom 24. August 1891 bekanntgegeben ist, war in einem Einzelfalle die Ueberbürdung eines Hilfsbediensteten darauf zurückzuführen, dass er während der ihm gewährten Ruhezeit eine Beschäftigung bei einer anderen Dienststelle nachgesucht und gefunden hatte. Aus dieser Veranlassung wurde den Dienstvorstehern die Verpflichtung auferlegt, in Fällen der zeitweiligen Heranziehung von Personal aus anderen Dienststellen jedesmal sich davon zu überzeugen, dass durch die weitere Verwendung des Bediensteten, unter Einrechnung der bereits stattgefundenen Beschäftigung, die zulässige Dienstdauer nicht überschritten wird. Auch diese Vorschrift wird mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht, dass Zuwiderhandlungen der Dienstvorsteher unnachsichtlich zu bestrafen sind.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Preussen. (Berichte über Eisenbahnunfälle.) Den Berichten über Eisenbahnunfälle soll laut Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten ein Plan oder eine Handskizze über die Oertlichkeit des Unfalles beigefügt werden, falls nicht etwa der Hergang so einfacher Natur ist, dass er schon durch die Angaben des Berichtes klar verständlich wird. Einer Verfügung zufolge, welche die königliche Eisenbahn-Direction Berlin ihren Dienststellen kürzlich zugehen liess, sollen die Unfallberichte von den Vorständen der Betriebs-Inspectionen unmittelbar an den Herrn Minister erstattet werden; die geforderten Pläne und Handskizzen sind deshalb auch von den Inspectionsvorständen gleich beizufügen. Copien der Pläne u. s. w. sind der Eisenbahn-Direction mit der Abschrift des Unfallberichtes einzureichen. Dass die Stationsvorsteher und Bahnmeister den an die Betriebs-Inspectionen zu erstattenden Unfallberichten erläuternde Handzeichnungen beizufügen haben, folgt aus den allgemeinen Dienstvorschriften. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Dienstdauer des Locomotivpersonals.) Die Eisenbahn-Direction Halle hat über die Dienstdauer des Locomotivpersonals an die äusseren Dienststellen folgende Verfügung gerichtet:

Der zur Zeit lebhafte Verkehr macht oft die unmittelbare Ablassung von Bedarfssonderzügen erforderlich, für welche das nothwendige Locomotivpersonal nicht im voraus bestellt werden kann. Bei etwa eintretendem Mangel an Reservelocomotiven bereitet die Gestellung des zur Beförderung solcher Züge erforderlichen Locomotivpersonals, insbesondere der zur Führung von Locomotiven berechtigten Beamten Schwierigkeiten. In solchen Fällen muss oft auf das ruhehabende Personal noch vor Ablauf der demselben planmässig zustehenden Ruhezeit zurückgegriffen werden; oft muss auch Personal, welches den planmässigen Dienst abgeleistet hat, zur Weiterfahrt verwendet werden. Wenn sich auch gegen solche Massnahmen im Ausnahmefall nichts zu erinnern findet, sofern das betreffende Personal nicht überanstrengt wird, so kann bei nicht sorgfältiger Prüfung der den betreffenden Beamten noch aufzuerlegenden Dienste leicht eine Uebermüdung des Personals eintreten, welche die Sicherheit des Betriebes ernstlich in Frage stellt. Wir weisen die Dienststellenvorsteher daher an, in jedem derartigen Falle auf das sorgfältigste zu prüfen, ob und bis zu welchem Masse eine Inanspruchnahme des Personals ausserhalb des planmässigen Dienstes nach den Vorschriften für die tägliche Dienstdauer des Locomotivpersonals eintreten darf. Eine Ueberschreitung der vorgeschriebenen Dienstdauer ist unter allen Umständen unzulässig; in schwierigen Fällen wird sich solche auch durch rechtzeitige Ablösung vermeiden lassen, sei es durch Beamte der eigenen oder einer Nachbarstation. Die Maschinen-Inspectionen wollen die Befolgung der fraglichen Vorschriften fortgesetzt überwachen und ausserdem in eine Prüfung darüber eintreten, ob das zur Führung der Locomotive berechtigte Personal auf einzelnen Stationen einer Vermehrung bedarf.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung einer von Ricey nach Cunfin projectirten Eisenbahn.) Das „Journal officiel“ verlautbart die Erklärung der Gemeinnützigkeit einer im Departement de l'Aube von Ricey nach Cunfin zu erbauenden, 35·6 km langen Localeisenbahn mit 1 m Spurweite. Das Maximal-Baucapital für die projectirte Linie ist mit 1,900.000 Francs bemessen, und darf die vom Staate zu gewährende jährliche Subvention den Betrag von 1100 Frcs. per Kilometer nicht überschreiten.

— (Ministerialerlass mit Bezug auf die Frage der gerichtlichen Procedur in Fällen von Malversation mit Personenfahrkarten.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Verwaltungsbehörden sämmtlicher in Frankreich betriebenen öffentlichen Eisenbahnen gerichteten Circular-Erlasse diese aufgefordert, in Fällen der Verübung nachweisbarer Malversation mit Personenfahrkarten die durch ihre Organe diesbezüglich aufgenommenen Thatbestandsprotokolle ungesäumt der competenten Gerichtsbehörde zum Behufe sofortiger Einleitung der Strafamtshandlung zu übermitteln. Veranlassung zu diesem Erlasse gab der jüngst vorgekommene Fall, dass die durch eine derartige Malversation geschädigte Eisenbahnverwaltung erst nach längeren, die Erzielung eines gütlichen Ausgleiches anstrebenden, schliesslich aber resultatlos verbliebenen Unterhandlungen mit dem Angeklagten die Angelegenheit der Strafbehörde übergab, die jedoch nicht mehr des Amtes walten konnte, da die zur Constatirung des fraudulosen Vorganges benöthigten Zeugen nicht mehr auffindbar waren.

— (Bau einer Ausstellungsbahn in Paris.) Der französische Minister für Handel und Gewerbe hat im Einvernehmen mit dem Minister für öffentliche Arbeiten einen Concurs für den Bau einer aus dem Bereiche der am linken Seine-Ufer liegenden hauptstädtischen Stadtgebiete bis in den Bereich des Ausstellungsplatzes führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe ausgeschrieben. Die Trasse dieser 4·3 km langen Linie ist bereits definitiv bestimmt und berührt die frequentesten Quartiere von Paris. Die Frage, ob selbe ein- oder doppelgeleisig auszuführen sein wird, hängt vom Ergebnisse der Concessionsverhandlungen ab, die innerhalb der ersten Hälfte des Monates October abzuschliessen sind. Die Spurweite darf weder 1 m überschreiten, noch geringer sein als 60 cm, die Höhe der Fahrbetriebsmittel von der Schienenkante bis zum Dache nicht mehr als 2·6 m betragen. Der Bau der Bahn ist bis 15. Jänner 1898 betriebsfähig zu vollenden, um auch dem Transporte von Ausstellungsgütern dienstbar zu sein. Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit ist mit 20 km per Stunde bemessen. Die Dauer der Concession endet mit Schluss der Ausstellung, kann jedoch auf Ansuchen des Contrahenten bis 1. Jänner 1901 erstreckt werden. Im Bereiche der Strecke sind sieben Stationen zu errichten, und müssen im Verlaufe je einer Stunde mindestens 3600 Fahrgäste in jeder Richtung befördert werden können. Sollten zwei Wagenclassen eingeführt werden, darf für die I. Classe nicht mehr als 50 Ctms. und für die II. Classe nicht mehr als 25 Ctms. als Fahrgeld eingehoben werden, eventuell, wenn nur eine Classe eingeführt werden sollte, ist die Fahrtaxe mit 25 Ctms. zu bemessen.

— (Subventionirungsmodus zu Gunsten des Baues von Eisenbahnen im Bereiche der Colonialbesitzungen.) Die permanente Commission des Colonialrathes hat in mehreren in jüngster Zeit vorgekommenen Fällen die Gründung von Eisenbahnen im Bereiche des Colonialgebietes

dadurch gefördert, dass sie an Stelle der für Frankreich und Algerien normirten financiellen Subvention den Concessionären längs der Trasse gelegene Ländereien eigenthümlich überliess und ausserdem diesen im Interesse der raschen Urbarmachung des Bodens der zumeist ausgedehnten Landstriche noch anderweitige Begünstigungen einräumte.

Russland. (Project einer directen Bahnlinie Petersburg—Kiew.) Das seit etwa 15 Jahren beständig auf der Tagesordnung der Berathungen des russischen Eisenbahn-Departements stehende Project einer directen Bahnlinie zwischen Petersburg und Kiew ist nun um einen bedeutsamen Schritt seiner Verwirklichung entgegengegangen. Am 12./24. September hat eine zu diesem Behufe besonders eingesetzte Commission das Project eingehend geprüft und sich für die Ausführung desselben entschieden, auch die sofortige Inangriffnahme der etwa vier Monate währenden technischen Vorarbeiten angeordnet. Bereits im vorigen Jahre war der Rybinsk-Eisenbahn die Concession zum Baue des nördlichen Theiles dieser Linie (Petersburg—Witebsk) ertheilt worden, doch hatte die Direction dieser Bahn bei nochmaliger Sichtung aller in Betracht kommenden Umstände auf die Ausführung des Projectes, als zu wenig lohnend, verzichtet. Diesmal ist es der Staat, der den Bau der Bahn in Angriff zu nehmen gedenkt. Die genaue Trasse der Bahn wird sich erst nach erfolgter Prüfung der höchst schwierigen Terrainverhältnisse (grosse Sümpfe längs der Flüsse Pripjet und Beresina) feststellen lassen; es wird sich dann auch ergeben, ob es überhaupt möglich sein wird, die Bahn auf das rechte Ufer des Dnjepr überzuleiten, was zwar die kürzere, aber wegen der angedeuteten Schwierigkeiten auch die weniger empfehlenswerthe Linie sein würde. Damit im Zusammenhange steht die Weiterführung der Bahn über Kiew hinaus nach Odessa, wodurch dann auch die in strategischer wie in commercieller Beziehung so wünschenswerthe unmittelbare Verbindung zwischen Odessa und Petersburg herbeigeführt würde; gegenwärtig wird diese Verbindung in der Weise bewerkstelligt, dass man von Odessa in weitem Bogen nach Kiew fährt, von dort nach Kursk, und dann über Moskau nach Petersburg gelangt, d. h. indem man einen Umweg von fast 400 Werst beschreibt. Eine weitere Ergänzung der Magistrallinie von Petersburg nach Kiew kam ebenfalls in der Sitzung vom 12./24. September zur Besprechung; es ist dies die Linie Kiew—Poltawa, zu deren Bau bereits die Direction der Fastowbahn die Vorarbeiten in Angriff hat nehmen lassen, und zwar auf der Trasse Kiew-Pirjatin-Lubny-Mirgorod. Es wurde beschlossen, die Vorarbeiten einer Revision zu unterziehen, im Uebrigen aber die gewählte Trasse beizubehalten und weiter zu verfolgen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Aglaja" von Colombo.) Dieser Dampfer von 1173 Tonnen Gehalt ist am 4. August nach 31tägiger Fahrt mit 1107 Gewichtstonnen factischer Ladung in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Calcutta 9940 kg Thee für das Ausland, 313.128 kg Häute (wovon 82.215 kg für das Ausland), 10.910 kg Tamarinde für Venedig, 550.375 kg Baumwolle (wovon 518.000 kg für Venedig), 28.115 kg Gummilack (wovon 710 kg für Venedig), 22.635 kg Jute für Venedig, 103.327 kg Ricinussamen für Venedig, 5836 kg Sackleinwand; aus Colombo 2638 kg Zimmt (wovon 1370 kg für Venedig), 700 kg Thee; aus Madras 1800 kg Häute, 30.525 kg Baumwolle; aus Port-Said 6500 kg Därme, 19.600 kg Häute, 280 kg Teppiche und 300 kg Fächer. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 726.466 fl. ö. W.

Regulirung der Donau im Bereiche der Budapester Stromsection. (Ministerialerlass.) Der königl. ungarische Ackerbauminister hat angeordnet, dass zur Regelung des Fahrwassers sowohl, als auch zum Schutze gegen Ueberschwemmungen die umfassende Regulirung des Promontor-Donauarmes zwischen Adony und Rácz-Almás ungesäumt in Angriff genommen werde. Diese, umfassende Baggerungen des Flussbettes, ferner zur Herstellung von Dämmen eine Erdbewegung von circa 1,000.000 m^3 bedingende Arbeit ist innerhalb dreier Jahre fertigzustellen.

Regulirung und Herstellung der unteren Drau in schiffbaren Zustand. (Ausführungsbeschluss.) Der königl. ungarische Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Banus von Croatien die Regulirung der Eszéker Drausection beschlossen, nach deren Vollendung selbst grösseren Dampfern die Möglichkeit geboten werden wird, bis in den Bereich des Baranyaer Comitates vorzudringen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 4·1 km lange Strecke Požar—Eule und die 39·5 km lange Strecke Modřan—Dobřiš der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 22. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXV. Stückes.) Das am 20. October herausgegebene CLXXXV. Stück enthält unter:

Nr. 3435: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. October 1897, Z. 96.372, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3436: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 16. October 1897, Z. 21.802, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3437: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. October 1897, Z. 166.842, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3438: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. October 1897, Z. 12.135, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXXXVI. Stückes.) Das am 21. October herausgegebene CLXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3439: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 18. October 1897, Z. 31.878, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3440: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 16. October 1897, Z. 15.527, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3441: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 16. October 1897, Z. 22.008, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3442: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. October 1897, Z. 32.118, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem Occupationsgebiete nach Italien.

Nr. 3443: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 18. October 1897, Z. 17.543/II, betreffend die Beschränkungen für die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3444: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 13. October 1897, Z. 134.694/I, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Johann Fitz, Betriebs-Director der Miröschau-Libuschin-Schwadowitzer Steinkohlenbergbau-Actiengesellschaft in Rokitzan, über Vorschlag des Montanvereines für Böhmen zum Ersatzmann des für die restliche Dauer der gegenwärtigen Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes zum Mitgliede dieser Körperschaft ernannten Kuno Bischoff ernannt. [E.-M.-Z. 3007.]

Der Eisenbahnminister hat den Elektrotechniker Anton Zikmund als verantwortlichen Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn von Smichov nach Košiř bestätigt. [E.-M.-Z. 14.270/I.]

Der Eisenbahnminister hat die Bestellung des Elektrotechnikers Heinrich Stiepel als verantwortlichen Betriebsleiter der mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 206, concessionirten Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Bahnhofe Reichenberg nach der Gastwirthschaft „Volksgarten" genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 14.916/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages III zum Verbandsgütertarif, Theil II.

Die Eingangsbestimmungen auf Seite 3 des vom 1. October 1897 giltigen Nachtrages III haben richtig zu lauten:

Die bisherigen Tariftabellen auf den Seiten 17 bis inclusive 26 des Tarifes, sowie Punkt V aus Nachtrag I und Punkt III aus Nachtrag II werden hiedurch ausser Wirksamkeit gesetzt. Desgleichen sind etc. etc.

Wien, am 16. October 1897. [797]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Druckfehler-Berichtigung.

Mit sofortiger Giltigkeit wird im Nachtrage 17 zum Tarife, Theil II, Heft 1, Seite 12, der Frachtsatz der Stückgutclasse I zwischen Wien und Floridsdorf (K.F.N.B.), Wien, Jedlesee und Korneuburg (Oe.N.W.B.), Wien (K.F.J.B.) und Nussdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Wien und Stadlau (St.E.G.) einerseits und Apolda andererseits von 616 auf **613** und der Frachtsatz der Wagenladungsclasse B zwischen den vorbezeichneten Wiener Bahnhöfen und Vororten einerseits und Arnstadt andererseits von 629 auf **329** Pfennig für 100 kg ermässigt.

Wien, am 20. October 1897. [798]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Südnorddeutschen Verbindungsbahn** an **Mineral-Schmierölen** für die Zeit bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf circa 90.000 kg Mineral-Schmieröl für Maschinen,
„ 60.000 kg „ „ Waggons und
„ 65.000 kg „ „ Cylinder.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. österr. Währ. versehen ist, nebst zwei Mustern à 1/2 kg von jeder angebotenen Oelgattung bis zum **28. October 1897, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. österr. Währ. per Stück bezogen werden.

Wien, am 12. October 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1855	Schneebergbahn		Stück- und Wagenladungsgüter aller Art	Rücksichtlich der Adhäsions-Strecken der Schneebergbahn bei Entfernungen über 10 km		Beliebige Mengen als Frachtgut bei der Auf- und Abgabe	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Stückgutclasse I 2·6 Heller " II 2·4 " Wagenl.-Classe A 1·8 Heller " " B 1·6 " " " C u. Spec.-Tar. 1, 2, 3 1·4 "	Stückgutclasse I 2·0 Heller " II 1·8 " Wagenl.-Classe A 1·40 Heller " " B 1·35 " " " C u. Spec.-Tar. 1, 2, 3 1·30 "	Stückgutclasse I 0·6 Heller " II 0·6 " Wagenl.-Classe A 0·40 Heller " " B 0·25 " " " C u. Spec.-Tar. 1, 2, 3 0·10 "	Im Kartirungswege		
1856	Südbahn-Gesellschaft		Thierischer Talg	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von Australien oder von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren. Das Aufladen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Interne Tarife	Verschieden	173 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten, die bedungene Provenienz nachweisenden Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1857	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Die im Seehafen-Ausnahmetarife zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf und Südbahnhof) und Stationen der Strecken Wien–Payerbach (incl.) auch Laxenburg und Wr.-Neustadt–Steinamanger (incl.), sowie der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn andererseits, giltig vom 1. November 1884 bis auf Widerruf, sub II (b) Specialtarif) für den Export enthaltenen Frachtsätze von 110, bezw. 100 kr. = 220, bezw. 200 h pro 100 kg haben unter den in diesem Ausnahmetarife fixirten besonderen Bedingungen im Rückvergütungswege ab 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 auch für jene Papier- und Pappendeckel-Transporte Giltigkeit, welche in obigen Stationen aufgegeben und via Suezcanal befördert werden.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1858	Südbahn-Gesellschaft	des steiermärkischen Landesausschusses	Holz	Gonobitz	Pöltschach transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro zur Verwendung kommenden Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1859			Alt-Eisen	Kapfenberg Südbahn	Stationen und Frachtenhaltestellen der Linie Kapfenberg—Seebach-Au	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro zur Verwendung kommendem Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu veranlassen			Verschieden	Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse plus vier Heller Umladegebühr für die Umladung in die Schmalspurwagen	Verschieden			
1860			Güter aller Art	Kapfenberg Südbahn	der in km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie. und vice versa	Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Schmalspurwagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen			15·6 Heller	11·7 Heller	25%	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe, Aufgabsrecepisse, eventuell Original-Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach Ablauf des Jahres, d. i. Ende März 1899, in Vorlage gebracht werden müssen	Frachtsatz der Güter, welche nach der Wagenladungsclasse tarifiren, 4·7 Heller, für jene nach der ermässigten Wagenladungsclasse 7·8 Heller
				Kapfenberg Localbahn					10·4 Heller	7·8 Heller	25%			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1861	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Launsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	101 Heller	72 Heller	29 Heller	Im Kartirungswege		
1862	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Bahn	Stahl der Position E-6 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Wies	Triest S.B., Triest Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller: 216·6	177	39·6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bei frankirten Gebühren, resp. als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über die Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Mürzzuschlag					189	142	47			
				Kapfenberg					174	133	41			
				Prevali					160	123	37			
									inclus. ungar. Steuer					
1863	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Zauchtel	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahnstrecke vom 1. Juni 1888	27·9 kr. = 55·8 Heller	48 Heller	7·8 Heller	Im Kartirungswege		
1864	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Oest. Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Böhm. Nordb.	Thon, roh	Michelob	Körmöczbanya	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	226 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1865	Böhmischen Nordbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag B.N.B.	Reichenberg	Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung. Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangspflichtige Güter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales von 10 fl. 80 kr., d. i. der normalen Gepäcksfracht für 30 Expeditionen an die Hauptcassa der Böhmischen Nordbahn						
1866	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohspiritus	Krystynopol Sokal	Györ	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Ungar. Gemeinschaftsverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 411 415		Im Kartirungswege		
1867	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Paredl, Kohlenverladestelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	sämmtlichen deutschen Verbandsstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen, Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Mai 1892 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	*)		Im Kartirungswege		

***) 1. Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A**

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Theilfrachtsätze für 10.000 kg in Mark — Bis zum Schnittpunkte Nr. 1	2
8 des Tarifes, bezw. 3 des Nachtrages II	II. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Paredl	44·2	44·6

2. Schnitt-Tafel A des Kilometerzeigers

Seite	von	Bis zu den Schnittpunkten Nr. 1	2	3	4
		Kilometer			
32 des Tarifes	II. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Paredl	137	138	—	—

Die Schleppbahngebühr vom Venus-Tiefbau-Schacht bis zur Station Paredl beträgt 1 Mark 40 Pfge. für 10.000 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1868	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches und getrocknetes	sämmtlichen österreichischen Verbandsstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (oder umgekehrt)	Hochberg bei Saulgau, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Tarif, Theil VI, Heft Nr. 1 (Ausnahmetarif für Obst), vom 1. December 1896 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 0·14 Mark an die Frachtsätze der Station Waldsee		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
85	Nr. 112 vom 28. September 1897	1707	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Petroleum, raffinirt b) Petroleumnaphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Zagorzany	Budapest deli vasut	Die angegebenen Frachtsätze sind nur für Sendungen nach Budapest deli vasut **loco** giltig	
86	Nr. 112 vom 28. September 1897	1701	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft	**M a l z** bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	**allen** österreichischen Eisenbahnstationen	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden	Die Bestimmung in der Rubrik 6 erhält mit Giltigkeit vom 26. October 1897 folgende Fassung: I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Die Malzsendungen geniessen den nebenstehenden Frachtnachlass, wenn dieselben auf den nachfolgenden österr. Eisenbahnlinien, und zwar: 1. auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—C, ferner Theil II, Heft 2, Abschnitt A, dann Theil II, Heft 3, unter 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 24 und 34 enthaltenen Linien, sowie auf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, 2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen **zusammengenommen mindestens** a) 81 bis 150 Kilometer b) über 150 Kilometer	**durchlaufen.** Insofern in directen Verkehren für eine Relation zwei oder mehrere Routen zur Transportbedienung zugelassen sind, so ist diejenige dieser Routen in Bezug auf obige Distanzbestimmung für die Bemessung des Frachtnachlasses **massgebend**, welche den **kürzesten Durchlauf** auf den **österr. Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Falls an einem Orte sich mehrere räumlich getrennte Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Prag etc., ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof massgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der **kürzeste** Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Ueber die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen **Routen geben die österr. Stationen Auskunft.**

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. | Wien, 26. October 1897. | X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. October 1897, Z. 6262/IV ex 1896, an sämmtliche österreichischen Bahnverwaltungen betreffend den Verkehr schwerer Wagen.

In Erledigung der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens der Directoren-Conferenz überreichten Eingabe vom 9. October 1896, Z. 75.318/III, wird den vorgelegten Rangirungs-Schemas 8a und 8b rücksichtlich des Verkehres schwerer Wagen im Gewichte von 3·1 t und 3·6 t per laufendes Meter zugestimmt und in Abänderung des Punktes 8 der bestehenden diesbezüglichen „Normalvorschrift“ die Anwendung dieser Rangirungs-Schemas auf allen jenen Bahnlinien gestattet, deren Brücken den §§ 3 und 4 (für die 100%, resp. 80% Belastungsstufe) oder aber dem § 18 der Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, unter Zugrundelegung eines aus zwei der schwersten Maschinen der betreffenden Bahnlinie und aus Wagen nach den erwähnten Rangirungs-Schemas zusammengesetzten Zuges entsprechen.

Rücksichtlich dieser Bahnlinien wird sonach der Wortlaut des Punktes 8 der bestehenden „Normalvorschrift für den Verkehr schwerer Wagen“ wie folgt abgeändert:

„Insofern es sich dagegen lediglich um die Bedachtnahme auf das Wagengewicht per Meter Länge handelt, wird nachstehende Einrangirungsnorm festgesetzt:

a) Bei schweren Wagen, deren Gewicht per Meter mehr als 3·1 t, jedoch höchstens 3·6 t beträgt, sind zwischen Locomotive und den gedachten Wagen mindestens zwei leichtere Wagen (inclusive Hüttelwagen) einzuschalten, deren Gewicht per Meter nicht mehr als 2·3 t beträgt.

b) Für Wagen, deren Gewicht per Meter mehr als 3·6 t beträgt, ist die Zulässigkeit des Ueberganges auf eine in Betracht kommende Bahnstrecke von Fall zu Fall zu untersuchen und für die etwa in Aussicht genommene Einrangirung die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.“

Für jene Linien, deren Brücken die Anwendung der gegenständlichen Rangirungs-Schemas im Sinne der Brückenverordnung nicht zulassen, hat die Rangirungsnorm der oberwähnten bestehenden Normalvorschrift bis auf Weiteres vollinhaltlich in Kraft zu bleiben.

Nachdem jedoch die dauernde Beibehaltung der letzteren Bestimmung die Gefahr in sich schliesst, dass in der Praxis die nach den Schemas 8a und 8b rangirten Züge auch auf Bahnstrecken übergehen könnten, deren Brücken die hiefür erforderliche Tragfähigkeit nicht aufweisen, und nachdem es ferner erwünscht ist, die durch die seinerzeitige Hinausgabe der bestehenden „Normalvorschrift“ angestrebte Einheitlichkeit in der Rangirung schwerer Wagen zu wahren, sowie auch die Freizügigkeit der Fahrbetriebsmittel thunlichst zu erweitern, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, die von der Directoren-Conferenz vorgeschlagene Rangirungsnorm der Wagen im Gewichte von 3·1 t, bezw. 3·6 t per laufendes Meter (Schema 8a, bezw. 8b) für alle Bahnlinien, auf welche Wagen dieser Art vermöge ihrer Achsdrücke überhaupt übergehen können, obligatorisch aufzustellen, sobald die dadurch bedingte Verstärkung der bisher auf Grund der Brückenverordnung unverstärkt gebliebenen Brückenconstructionen auf den diesfalls in Betracht kommenden Bahnstrecken durchgeführt sein wird.

Auch erachtet es das Eisenbahnministerium behufs der seinerzeitigen consequenten Durchführung der geplanten neuen Rangirungsnorm als unerlässlich, dass die der Rangirungsbeschränkung unterliegenden schweren

Wagen eine besondere Kennzeichnung (beispielsweise rechtwinkelige Umrahmung der Ziffer der Tragfähigkeit mit weisser Oelfarbe) erhalten, nachdem nicht angenommen werden kann, dass das die Zugsrangirung leitende Bahnorgan solche Wagen ohne ein besonderes Merkmal zu erkennen oder das Wagengewicht per laufendes Meter von Fall zu Fall richtig zu ermitteln vermag.

Die geehrten Bahnverwaltungen werden demgemäss eingeladen, jene Brückenconstructionen der dortseitigen Linien, welche aus dem oberwähnten Anlasse mit Rücksicht auf den § 18 der Brückenverordnung noch zu verstärken sind, nebst dem für diese Reconstructionen in Aussicht genommenen Termine dem Eisenbahnministerium im Wege der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bis längstens 1. März kommenden Jahres bekanntzugeben, sowie auch rücksichtlich der obbesprochenen Wagenbezeichnung unter Einem Anträge zu stellen.

Wien, am 17. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Słoboda rungurska nach Delatyn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Lindheim & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 15. Jänner 1897, Z. 15.216/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 30. Jänner 1897), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Słoboda rungurska über Potok czarny, Osław biały und Zarzycze nach Delatyn auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 3. October 1897. Z. 14.681/I.

Personentarifreform in Dänemark.

Zu Beginn des Monates August trat nach der „Ztg. d. V. D. E.-V.“ der neue Personentarif der Staatsbahnen in Kraft; derselbe hat Bedeutung für das ganze Land und bringt in Folge seiner billigen Sätze für grosse Entfernungen die entlegeneren Gebiete des Landes der Hauptstadt näher.

Die Grundsätze, nach denen der Tarif ausgearbeitet ist, bezwecken vor Allem, auf diesem Gebiete eine Einheit zwischen den verschiedenen Landestheilen zuwege zu bringen. Bisher fanden auf der Klampenborgbahn, auf der Seeländischen Nordbahn, auf den anderen Bahnen in Seeland und Falster, in Fühnen und Jütland und in der Verbindung zwischen den einzelnen Landestheilen Dänemarks verschiedene Berechnungen statt. Sodann wurden mit dem neuen Tarif die bisherigen Doppelfahrkarten mit Rabatt aufgehoben, statt dessen aber die Preise der Einzelfahrkarten gegen 30 pCt. für III. Classe, ungefähr 25 pCt. für II. Classe und 13—14 pCt. für I. Classe herabgesetzt. Für längere Abstände ist die Herabsetzung noch bedeutender. Man fährt jetzt beispielsweise von Kopenhagen nach Korsör in I., II. und III. Classe für 6·35, 4 und 2·35 Kr. (bisher 7·85, 5·70 und 3·55 Kr.), nach Odense für 8·75, 5·50 und 3·25 Kr. (bisher 11·70, 8·40 und 5 Kr.), nach Aarhus für 12, 7·50 und 4·50 Kr. (bisher 22·30, 15·40 und 8·50 Kr.), nach Frederikshavn für 16, 10 und 6 Kr. (bisher 34·30, 24·50 und 13 Kr.).

Für Doppelreisen stellt sich das Verhältniss etwas anders. Die bisherigen Doppelfahrkarten hatten eine Giltigkeitsdauer von 4—11 Tagen je nach der Entfernung. Derjenige, der seine Reise in dieser Frist nicht ausführen kann und in Folge dessen zwei Einzelfahrkarten kaufen muss, kommt bei den neuen Sätzen natürlich doppelt so gut als ein Einzelreisender davon. Dagegen war es ohne ein allzu grosses finanzielles Risiko nicht möglich, den grossen Rabatt, der bisher für ganz kurze Doppelreisen gewährt wurde, beizubehalten. Eine allgemeine Herabsetzung aller Fahrkartenpreise lag nicht in der Absicht. Die Bruttoeinnahme aus dem Personenverkehre der Staatsbahnen beträgt jetzt jährlich 10—11,000.000 Kr., und jedes Percent Herabsetzung in den Fahrkartenpreisen würde somit ein Opfer von über 100.000 Kr. für das Jahr bedeuten. Statt einer allgemeinen geringen Herabsetzung, die für die einzelnen Reisenden unwesentlich, für die Bahnen aber von hoher finanzieller Bedeutung sein würde, hat man mit dem neuen Personentarif, wie unlängst der Comptoirchef an den Staatsbahnen C. O. Rimestad in einigen Bemerkungen über den neuen Personentarif schrieb, einen ernsten Versuch zu einer gerechteren und vernünftigeren Berechnungsart machen wollen. Diese sollte auf der einen Seite Herabsetzungen von 25 bis 60 pCt. der Preise der Einzelfahrkarten herbeiführen, damit selbst Leute mit beschränktem Einkommen in der Lage seien, innerhalb der Landesgrenzen in erhöhtem Grade ihr Reisebedürfniss zu befriedigen. Auf der anderen Seite wollte man die ungerechtfertigten Ermässigungen des bisherigen Systems, so u. A. auch die niedrig bemessenen Sätze für die höheren Wagenclassen, namentlich die I. Classe, beseitigen. Das Aufgeben des alten Doppelfahrkartensystems sei, so meint Comptoirchef Rimestad, kaum so schwierig, als viele sich dies vorstellen. Mehrjährige Erfahrungen auf der Klampenborgbahn hätten gezeigt, wie gut man die Doppelfahrkarten mit Rabatt entbehren könne, und jedenfalls sei es bei diesen Versuchen vielen klar geworden, wie sinnlos das System der Doppelfahrkarten in Wirklichkeit sei.

Im Vergleiche zu den bisherigen Preisen für kurze Doppelreisen tritt also auf kurzen Strecken eine theilweise Erhöhung ein, die jedoch wenigstens für II. und III. Classe unbedeutend genug ist. Die folgenden Beispiele zeigen dies.

Eine Doppelreise III. Classe kostet:

für einen Abstand von	nach der bisherigen jütländischen Skala	nach den neuen Taxen	+ / —	Giltigkeitsfrist in Tagen bisher	jetzt
km	Kr.	Kr.	Kr.		
10	0·50	0·50	+ 0·00	4	unbegrenzt
15	0·70	0·80	+ 0·10	4	
25	1·20	1·20	+ 0·00	4	
50	2·35	2·40	+ 0·05	4	
75	3·50	3·60	+ 0·10	4	
150	7·00	6·00	— 1·00	5	
300	12·40	8·50	— 3·90	7	
450	17·75	10·50	— 7·25	9	

Eine Doppelreise II. Classe kostet:

für einen Abstand von	nach der bisherigen jütländischen Skala	nach den neuen Taxen	+ / —	Giltigkeitsfrist in Tagen bisher	jetzt
km	Kr.	Kr.	Kr.		
10	0·80	0·80	+ 0·00	4	unbegrenzt
15	1·10	1·20	+ 0·10	4	
25	1·90	2·00	+ 0·10	4	
50	3·70	4·00	+ 0·30	4	
75	5·50	6·00	+ 0·50	4	
150	11·00	10·00	— 1·00	5	
300	19·60	14·00	— 5·60	7	
450	28·15	17·50	— 10·65	9	

Für die Mehrzahl der Reisenden wird es nicht viel ausmachen, ob sie für eine Doppelreise III. Classe 2·35 oder 2·40 Kr. oder für eine Doppelreise II. Classe 3·70 oder 4 Kr. bezahlt. Um so angenehmer wird eine Herabsetzung wie die folgende empfunden werden:

Kopenhagen—Silkeborg.

	Einzelreise			Doppelreise			Giltigkeitsfrist der Doppelfahrkarte
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II Cl.	III. Cl.	
früherer Preis . .	22·80	15·70	8·60	34·20	23·60	12·90	8 Tage
jetziger Preis . .	12·00	7·50	4·50	24·00	15·00	9·00	unbegrenzt
Herabsetzung	10·80	8·20	4·10	10·20	8·60	3·90	

Die für alle Stationen ausgestellten Karten mit 14tägiger Giltigkeit, die so grossen Anklang gefunden haben, bleiben auch in Zukunft bestehen. Der Preis für III. Classe ist der alte, für II. Classe wurde er um 2 Kr., für I. Classe um 12 Kr. erhöht. Demnach kosten diese Art Fahrkarten in I., II. und III. Classe 52, 32 und 20 Kr. Der Preis für eine Monatskarte nach allen Stationen ist für II. und III. Classe um 10 Kr. (auf 50 und 30 Kr.) herabgesetzt worden.

Eine Jahreskarte für sämmtliche Linien kostete bisher für I. Classe 520 Kr., für II. Classe 390 Kr., für III. Classe 260 Kr. Jetzt kostet sie 480 Kr., 300 Kr. und 180 Kr.

Neu ist die Einführung einer Einschreibegebühr von 10 Oere für alles Reisegut und eine Taxe für Fahrräder (durchschnittlich 30 Oere). Andererseits ist die Uebergewichtsfracht für Reisegut bedeutend herabgesetzt. Für 20 kg Uebergewicht wurden früher bezahlt: Kopenhagen—Odense 1·60 Kr., Kopenhagen—Aarhus 2·45 Kr., Kopenhagen—Frederikshavn 3·55 Kr., aber nach den jetzigen Sätzen 0·80, 1 und 1·20 Kr.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 10. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. October übermittelt der Herr Finanzminister einen Gesetzentwurf betreffend die Einführung einer Transportsteuer nebst erläuternden Bemerkungen zu demselben.

Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Für den Transport von Personen und Gütern auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Transportsteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen mit nachfolgenden Beträgen zu entrichten:

a) Für Personen und Reisegepäck mit 12 pCt;
b) für Eil- und Frachtgüter mit 5 pCt.

der jeweilig zur Einhebung gelangenden Transportgebühr.

§ 2.

In die der Besteuerung unterworfenen Transportgebühren sind bezüglich der Eil- und Frachtgüter die Manipulationsgebühren, soweit dieselben in die Tarife eingerechnet sind, einzubeziehen.

Eine Einbeziehung anderer Nebengebühren ist ausgeschlossen.

§ 3.

Bezüglich des Verkehres mit dem Auslande ist die Abgabe nur von jenem Antheile an den Transportgebühren zu leisten, welcher auf die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes entfällt.

§ 4.

Die Einhebung und Abfuhr der Abgabe erfolgt durch die Eisenbahn-Verwaltungen.

Die im § 1 bestimmten Steuersätze sind in die Tarife einzurechnen, und zwar beim Güterverkehre in der Art, dass dieselben in die für die Rechnungseinheit (100 Kilogramm, Quadratmeter etc.) erstellten Frachtsätze einzubeziehen sind. Die näheren Bestimmungen über den hiebei zu beobachtenden Vorgang, sowie über die Auf- oder Abrundung der Hellerbruchtheile und die Termine zur Abfuhr der eingehobenen Steuerbeträge an die Staatscasse, endlich die Bestimmungen über die wegen Nichtbeobachtung dieser Normen zu verhängenden Ordnungsstrafen sind im Verordnungswege zu erlassen.

§ 5.

Die Eisenbahn-Unternehmungen und die von denselben mit der Besorgung dieser Geschäfte betrauten Personen haften zur ungetheilten Hand für die mit der Unterlassung der rechtzeitigen Abfuhr der Abgabe und der vorschriftsmässigen Ausweisung derselben nach dem § 6 des gegenwärtigen Gesetzes verbundenen nachtheiligen Folgen.

Die Finanzverwaltung ist berechtigt, zum Zwecke der Prüfung der Ausweise die Original-Aufzeichnungen und Bücher der Unternehmungen einzusehen.

§ 6.

Für nicht rechtzeitig abgeführte Beträge der Abgabe sind vom Ablaufe der vorgeschriebenen Frist fünfpercentige Verzugszinsen zu entrichten.

Ist eine Verkürzung der Abgabe eingetreten, so ist die verkürzte Abgabe ohne Einleitung eines Strafverfahrens lediglich auf Grund der den Betrag derselben constatirenden amtlichen Erhebungen im zweifachen Betrage vorzuschreiben und nebst den von der verkürzten Abgabe entfallenden Verzugszinsen einzuheben.

§ 7.

Die Einbringung rückständiger Abgaben erfolgt auf die für die Einbringung rückständiger unmittelbarer Gebühren vorgeschriebene Art.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. März 1878, R.-G.-Bl. Nr. 31, über die Verjährung der unmittelbaren Gebühren haben auch auf diese Abgabe Anwendung zu finden.

Die im § 6, Absatz 2, bezeichnete Abgabenerhöhung verjährt in fünf Jahren.

§ 8.

Weder über die Frage, ob eine Abgabe nach dem gegenwärtigen Gesetze zu entrichten ist oder nicht, noch über das Ausmass derselben findet ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten statt.

Ueber Recurse gegen die auf die Bemessung und Einhebung dieser Abgabe und auf die Verhängung der im § 6 des gegenwärtigen Gesetzes ausgesprochenen nachtheiligen Folgen bezüglichen Verfügungen und Entscheidungen der Finanzbehörden entscheidet in letzter Instanz das Finanzministerium, welches das Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu pflegen hat.

Auf solche Entscheidungen finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, Anwendung.

§ 9.

Von der durch dieses Gesetz auferlegten Abgabe sind befreit:

a) der Allerhöchste Hof;
b) die im Dienste reisenden Militärpersonen, dann die Gepäcks-, Eil- und Frachtgütertransporte des Heeres, der Kriegsmarine, der Landwehr und des Landsturmes, sowie überhaupt alle jene Personen- und Gütertransporte, welche mit Begleitdocumenten (Marschroute, offene Ordre u. dgl.) versehen sind, insofern auf dieselben der Militärtarif Anwendung findet;
c) die Regietransporte der Eisenbahnen auf deren eigenen Linien, sofern hiefür eine Aufrechnung von Transportgebühren überhaupt erfolgt, und insoweit diese Transporte für Betriebszwecke dienen. Dagegen erstreckt sich die Steuerfreiheit nicht auf jene Güter, welche zwar ein Eigenthum der Unternehmung bilden, jedoch nicht als zum eigentlichen Geschäftskreise der Eisenbahn gehörig angesehen werden können.

§ 10.

Von der Transportsteuer sind ferner befreit:

a) der Verkehr jener Transport-Unternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solcher, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von sieben Kilometern von der Grenze dieses Gebietes beschränken;
b) die Personentransporte auf den den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Bahnlinien der Wiener Stadtbahn auf die Dauer der im § 2, lit. d), dieser Concessionsurkunde festgesetzten Steuerbefreiungen.

Die gleiche Befreiung gilt für directe Fahrten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand der bezogenen Concessionsurkunde bildenden und den künftig zu concessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes, sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen.

§ 11.

Für Kleinbahnen (Artikel XVI u. ff. des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895), deren Verkehr nicht schon im Sinne des § 10 dieses Gesetzes von der Transportsteuer gänzlich befreit ist, wird die Steuer auf 6 pCt. im Personenverkehre und $2^1/_2$ pCt. im Eilgut- und Frachtenverkehre herabgesetzt.

§ 12.

Die in der Tarifpost 47, lit. e), des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzte Stempelgebühr für die Empfangs- und Aufnahmsscheine (Personenkarten) der Eisenbahn-Unternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte wird, insoweit von der Transportgebühr die durch das gegenwärtige Gesetz angeordnete Abgabe zu entrichten ist, in Hinkunft nicht mehr eingehoben.

Desgleichen wird die in Gemässheit der Artikel V, lit. f), und XX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, an Stelle dieser Abgabe tretende Percentualgebühr von drei, bezw. ein Percent auf Local- und Kleinbahnen aufgehoben.

§ 13.

Dieses Gesetz tritt in Ansehung des Personenverkehres der Eisenbahn-Unternehmungen mit dem 1. Jänner 1898 in Wirksamkeit.

Im Eilgüter- und Frachtenverkehre beginnt die Wirksamkeit des Gesetzes nach Massgabe der erfolgten Abänderung der Tarife, und zwar:

a) in Ansehung der Localtarife bis längstens 1. April 1898;
b) in Ansehung des inländischen Verbandverkehres bis längstens 1. December 1898, endlich
c) in Ansehung des Verbandverkehres mit dem Auslande bis längstens 1. Jänner 1900.

§ 14.

Auf den mit mechanischen Motoren betriebenen Schiffahrtsverkehr auf Binnengewässern haben die Bestimmungen dieses Gesetzes sinngemäss und unter Bedachtnahme auf die besonderen Verhältnisse des genannten Verkehres vom 1. Jänner 1899 angefangen Anwendung zu finden.

Ausgenommen bleibt jedoch der Schiffahrtsverkehr auf der Donau, der Elbe, dem Bodensee, dem Pruth, der Weichsel und den sonstigen internationalen Binnengewässern nach Massgabe der hierüber bestehenden Staatsverträge.

§ 15.

Von dem Ertrage der Steuer ist jährlich eine Million Gulden österreichischer Währung zur Besserung der Productions- und Absatzverhältnisse der heimischen Boden- und Industrieerzeugnisse zu verwenden; das Verfügungssrecht über diesen Betrag steht dem Handelsminister und dem Ackerbauminister im Einvernehmen mit dem Finanz- und dem Eisenbahnminister zu.

§ 16.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Meine Minister der Finanzen, der Eisenbahnen, des Ackerbaues und des Handels betraut.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf: Herstellung einer Wartehalle in der Haltestelle Roth-Neusiedl.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung einer Wartehalle in der Haltestelle Roth-Neusiedl der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.239/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Errichtung eines Eiskellers in der Station Laa.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung eines gemauerten Eiskellers in der Station Laa der Linie Lundenburg—Zellerndorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.190/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Prag: Erweiterung der Station Lieben.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Lieben ertheilt. [E.-M.-Z. 15.943/IV.]

— (Linie Wien—Střelitz: Bauconsensertheilung für eine Stellwerkshütte in der Station Wolframitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project einer Stellwerkshütte in der Station Wolframitz der Linie Wien—Střelitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.074/IV.]

— (Herstellung eines Schuppens auf dem Materialdepotplatze des Wiener Bahnhofes.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines Schuppens auf dem Materialdepotplatze des Wiener Bahnhofes im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.636/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Zellerndorf—Sigmundsherberg: Bauconsensertheilung für einen Wirthschaftsschuppen beim Wächterhause Nr. 52.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für einen Wirthschaftsschuppen bei dem Wächterhause Nr. 52 in der Haltestelle Platt ertheilt. [E.-M.-Z. 16.108/IV.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen: Herstellung eines Schleppgeleises von km 23·727 zu den Ziegelöfen der Firma Ignaz Glaser.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat den Bauconsens für die Herstellung eines Schleppgeleises von km 23·727 der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen zu den Ziegelöfen des Fabriksbesitzers Ignaz Glaser im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.226/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate September 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	738	9120	963	10821	336	457	14	807	7·4	736	7	232	378	.	.	.	.	.	4
„ Linz	959	4669	210	5838	178	245	6	429	7·3	542	4	264	.	22	.	.	1	4	18
„ Innsbruck	480	2040	92	2612	75	111	4	190	7·2	226	5	92	.	3	.	.	.	14	6
„ Villach	420	2980	2860	6260	135	193	38	366	5·8	404	.	46	.	3	.	36	.	1	2
„ Triest	61	1011	.	1072	7	22	.	29	2·7	28	.	3	.	.	.	.	.	.	3
„ Pilsen	181	1598	2728	4507	13	65	8	86	1·9	94	1	88	.	.	.	.	.	.	12
„ Prag	240	2934	1614	4788	34	141	5	180	3·7	170	1	51	.	2	.	.	.	.	19
„ Olmütz	.	1383	2620	4003	.	1	1	2	0·0	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	192	1777	602	2571	5	10	.	15	0·5	11	.	11	4	.	.	.	.	.	.
„ Lemberg	180	1170	1254	2604	.	4	.	4	0·1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Stanislau	120	631	1723	2470	12	15	12	39	1·5	20	3	14	.	2	.	.	.	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	603	249	912	2	15	3	20	2·1	19	1	27	.	.	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1212	900	2292	7	21	3	31	1·3	37	2	67	.	5	.	.	1	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	330	485	1830	2645	20	24	2	46	1·7	44	4	26	.	.	.	.	.	.	17
Eisenbahn Wien-Aspang	.	362	750	1112	.	36	1	37	3·3	18	1	18	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	300	100	400	.	6	.	6	1·5	3	1	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	536	4743	4457	9736	61	83	2	146	1·4	170	5	54	6	.	1	.	7	.	13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	180	360	600	2	7	.	9	1·5	7	.	4	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	240	60	300	.	5	.	5	1·6	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	5069	443	5872	2	13	.	15	0·2	17	.	12	.	.	.	.	.	.	12
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	664	5640	3210	9514	84	142	24	250	2·6	220	1	149	2	42	.	.	5	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	256	40	296	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	918	7941	450	9309	138	198	2	338	3·6	287	1	101	5	2	.	11	2	10	25
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1666	274	1940	.	1	.	1	0·0	.	.	.	.	.	.	.	1	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	40	500	.	540	3	5	.	8	1·4	8	3	1	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	42	630	.	672	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die in den Amtsbezirken der k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck und Villach in grösserer Anzahl enstandenen Zugsverspätungen sind zumeist auf atmosphärische Einflüsse und die dadurch bedingten Kreuzungsverlegungen, sowie auf das Abwarten von Zügen in den Anschlussstationen zurückzuführen.

Ausland.

Schweiz. (Rückkauf von Eisenbahnen.) Der Schweizer Nationalrath lehnte in seiner Sitzung am 28. September über den Eisenbahnrückkauf alle Abänderungsanträge, welche eine Ausdehnung der Verstaatlichungsaction bezweckten, ab. Es bleibt somit beim Rückkauf der fünf Hauptbahnen (Jura-Simplonbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn, Centralbahn und Vereinigte Schweizer Bahnen), während der Rückkauf anderer Linien durch besonderes Bundesgesetz zu geschehen hat. Viel Anklang fand ein Antrag Hirter-Bern, welcher besagt: „Der Bund hat die Aufgabe, die Entwicklung des Bahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern. Der Rückkauf der im Gesetze nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien und die Unterstützung solcher Bauten wird Bundesbeschlüssen, welche einem besonderen Referendum zu unterstellen sind, vorbehalten." Der Antrag wurde an eine Commission verwiesen. Die Bestimmungen betreffend den Uebergang des Eigenthums an den Bund, die Geldbeschaffung und die Verwendung des Reinertrages wurden unverändert nach den Vorschlägen der Commission angenommen.

Russland. (Ausbau der Linie Petrowsk—Derbent—Baku.) Der Bau der im äussersten Südosten des europäischen Gebietes Russlands in Vollendung begriffenen Eisenbahn Petrowsk—Derbent—Baku, welche durch ihren Anschluss an die Wladikaukasus-Bahn in Verbindung mit dem transkaukasischen (asiatischen) Betriebsnetze Russlands stehen wird, ist bereits soweit vorgeschritten, dass deren Eröffnung voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres erfolgen wird. Der Staat beabsichtigt, diese Linie sowohl als die Transkaukasische Eisenbahn der Direction der Wladikaukasus-Eisenbahn in Betrieb zu übergeben, in welchem Falle das gesammte vereinte Netz fernerhin den Namen „Kaukasische Eisenbahnen" führen wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

22. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

22. October, Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich,
25. „ Dampfer „Carlotta", Capitän A. Lazzari,
27. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän v. Cattarinich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

24. October, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Achille", Capitän F. Marochino, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Hafen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

24. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Espero", Capitän G. Sabbadini, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

27. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

28. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano", Capitän P. Komnenovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rizeh und Mitylene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . .", Capitän . . . . ., mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Novbr., Dampfer „Pandora", Capitän A. Lazzari, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Regulirung der Theiss. (Baufortschritte.) Die Regulirung des Strombettes der Theiss nächst Ó-Becse und der Einmündung des Franzens-Canals in die Theiss ist bereits soweit vorgeschritten, dass die technisch-polizeiliche Befahrung des neuen Flussbettes noch im Laufe dieses Jahres stattfinden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons - Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Emission fl. 7.50 Silber. II. Em. Frcs. 12.50 Gold. — 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200; Stücke zu Mk. 400 Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen vom Jahre 1872 fl. 7.50 Silber. — 4 pCt. Silber-Prioritätsobligationen vom Jahre 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Prioritätsobligationen vom Jahre 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40, vom Jahre 1884, steuerfrei, fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold. — 4 pCt. Prioritäten, Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold. — 3 pCt. Prioritäten, Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Verlosungen.

Am 1. October:

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Rückzahlungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten I. Em., 4 pCt. Silberprioritäten, Em. 1890 (verlost am 1. Mai).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882 (verlost am 1. August).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1887 (verlost am 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien I. bis IV. Em. und 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Goldprioritäten, 4 pCt. und 3 pCt. Prioritäten vom Jahre 1895 (verlost am 1. October).

Generalversammlungen.

18. October: Oesterreichische Localeisenbahn - Gesellschaft in Liquidation.

19. „ Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg u. Unterdrauburg-Wöllan. (Constituirende Generalversammlung.)

30. „ Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) (10 Stamm- oder Prioritätsactien.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 tritt ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1, in Kraft, welcher Frachtsätze für in den Tarif neu einbezogene deutsche und rumänische Stationen, neue, bezw. geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Papier, Rohpetroleum, Rohbenzin, Nüsse, landwirthschaftliche Maschinen (englischer Herkunft) und Eisen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Soweit Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis 1. Jänner 1898 in Geltung.

Wien, am 17. October 1897. [799]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Ustrzyki.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1897 wird die Station Ustrzyki der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. September 1897 für den obgenannten Kohlenverkehr im Instructionswege einbezogen.

Demgemäss ist auf Seite 15 des bezüglichen Ausnahmetarifes der Stationsname „Ustrzyki" unter Schnitttafel II, Gruppe A, mit einem Frachtsatze von 84 Heller per 100 kg, ferner auf Seite 21 diese Station unter Schnittpunkt I mit einer Entfernung von 356 km einzusetzen.

Wien, am 22. October 1897. [800]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung directer Fahrkarten.

Von jetzt ab gelangen in Nieder-Salzbrunn directe Hin- und Rückfahrkarten I. Classe mit dreitägiger Giltigkeitsdauer über Halberstadt nach Nachod zum Preise von 9·60 Mark zur Ausgabe.

Wien, am 20. October 1897. [801]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen Eisenbahnministeriums vom 20. October 1897, Z. 9544/III, werden auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betrieb stehenden Localbahnen vom 25. October 1897 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 25. October 1897. [802]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationale Geflügelausstellung in Budapest, 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der in der Zeit vom 23. bis 26. October 1897 in Budapest stattfindenden internationalen Geflügelausstellung finden für den Transport der bezüglichen Ausstellungsgegenstände, bezw. Thiere ab 15. October 1897 auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarif, Theil I, Abschnitt C, sub VI, sowie sub IX g (General-Gütertarif, Seite 55 und 56, Ausgabe 1897) enthaltenen Frachtbegünstigungen unter den dort angeführten Bedingungen Anwendung. Als spätester Termin für den Rücktransport der unverkauft oder unverlost gebliebenen Ausstellungsgegenstände wird der 23. November 1897 festgesetzt.

Ausland.

Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Ueberschwemmten in Deutschland. Die Frist, innerhalb deren Liebesgaben für die von der Ueberschwemmung in den Provinzen Schlesien und Brandenburg Betroffenen auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn unentgeltlich befördert werden, wurde bis zum 31. Mai 1898 verlängert. Die Frachtfreiheit wird ferner auch für alle diejenigen Gegenstände gewährt, die zur Erhaltung der Geschädigten in ihrem Haus- und Nahrungsstande oder zur Verwendung als Saatfrucht aus den den Unterstützungscomités, den Staats- oder Communalbehörden zur Verfügung stehenden Geldern beschafft werden. Diese Vergünstigung gilt mithin nicht nur für Saatgetreide, sondern auch für andere Güter, insbesondere auch für Brotgetreide, Ess- und Saatkartoffeln, Futtermittel, Stroh, Heu und sonstige landwirthschaftliche Bedarfsartikel, und findet nicht nur beim Bezuge der Gegenstände Seitens der Unterstützungscomités, Kreise und Gemeinden und beim Weiterversandte von diesen an die Unterstützungsbedürftigen, sondern auch bei directer Aufgabe Seitens der Lieferanten an die Geschädigten Anwendung. Zur Erlangung der Frachtfreiheit bedarf es einer Bescheinigung des betreffenden Unterstützungscomités, Kreislandrathes oder Gemeindevorstehers, dass das Frachtgut zur Unterstützung der von der Ueberschwemmung Betroffenen dienen soll und aus für diesen Zweck bestimmten Unterstützungsgeldern beschafft ist.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. (Tarifnachtrag 3.) Mit Giltigkeit vom 15. October 1897 trat zum Tarife für den obigen Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Soweit Erhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 20. November 1897 ab Geltung. Durch den Nachtrag wird u. A. eine Anzahl Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband einbezogen.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Ergänzung des Rohstofftarifes.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der im Gütertarife für obenbezeichneten Verband bestehende Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel:

a) Torfstreu und Torfmull,
b) Erze, auch aufbereitete, u. s. w., wie im Specialtarif III genannt,

erweitert.

Ueber Anwendungsbedingungen und Frachtberechnung geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1869	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trupschitz	Wurzmes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	6·2 kr. = 12·4 Heller	9 Heller	3·4 Heller	Im Kartirungswege		
1870	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Melasse der Pos. M-17 und Osmosewasser der Pos. O-14 des Tarif-Theiles I	Hawran	Lieben Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife und Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	76 Heller		Im Kartirungswege		
1871	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes, Theil II. Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Gstatterboden (k. k. Oe. St. B.)	Den deutschen Verbandsstationen des erwähnten Ausnahmetarifes 6 a	Bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Für die betreffenden deutschen Stationen bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Selzthal (k.k.Oe St.B.) bestehenden Frachtsätze des erwähnten Ausnahmetarifes 6 a *)		Im Kartirungswege		*) Die bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a im Verkehre zwischen Gstatterboden einerseits und deutschen Stationen andererseits bleiben auch fernerhin, insoweit solche im Tarife vorgesehen sind, in Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1872	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Tabak (Roh- und Roll-), Tabakblätter, Tabakschrot, Tabakabfälle	Altona Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk) Bremerhaven (Freihafen-Bhf. und Zollinlands-Bahnhof) Geestemünde (Fischereihafen, Freihafen-Bhf. und Zollinlands-Bahnhof) Hamburg B. Harburg H. Harburg U. E.	Lemberg	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896,	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfennig 687 683 703 703 683 683 683		Im Kartirungswege		
1873	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 4 d, enthalten im Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	oder nach einer der in der Schnitt-Tafel I a des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	oder von Rheinhausen, Station des kgl. Preuss. Staatsbahnen, Directionsbezirk Köln	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 d, enthalten im Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe untenstehende Schnittsätze		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel Ib

Ausnahmetarif 4 d

im Verkehre mit

Vom Schnittpunkte bis	Bielitz	Saybusch-Zablocie	Zwardoń	Bochnia	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka Podgórze-Plaszów, Szczakowa, Trzebinia	den übrigen österreichischen Stationen
	Für 100 kg in Pfennig					
Rheinhausen	235	235	235	234	227	224

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1874	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier	München C.B.	Constanta port. trans.	à 10 Tonnen	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Cts. 818		Im Rückvergütungswege *)		
				München Ostb.						816				
				München Südb.						817				
			Leer retourgehende Fässer	Constanta trans.	München C.B.	Bei Aufgabe in Mengen unter 1000 kg				962				
					München Ostb.					956				
					München Südb.					958				
					München C.B.	Bei Aufgabe in Mengen von mindestens 1000 kg				841				
					München Ostb.					838				
					München Südb.					839				
				Constanta loco	München C.B.	Bei Aufgabe in Mengen unter 1000 kg				1070		Im Kartirungswege		
					München Ostb.					1064				
					München Südb.					1066				
					München C.B.	Bei Aufgabe in Mengen von mindestens 1000 kg				840				
					München Ostb.					837				
					München Südb.					838				
1875	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker	Časlau	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe von, respect. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	208 Heller	176 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

*) Die vorstehenden im Rückvergütungswege giltigen Frachtsätze gelangen nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche mit Schiff eingetroffen sind oder von Constanta trans. mit Schiff weiter befördert wurden. Die Anwendung der Frachtsätze im Rückvergütungswege kann nur bezüglich solcher Sendungen beansprucht werden, deren Abfertigung nach dem directen Rumänisch-Süddeutschen Tarif vom 1. Juni 1895 erfolgt ist. Die Frachtdifferenz zwischen dem directen Tarife der nebenstehenden Frachtsätze wird erstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung per Schiff weiter verfrachtet, bezw. in der vorbezeichneten rumänischen Hafenstation per Schiff eingetroffen ist. Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:
a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport;
b) der Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabsrecepisse oder das Original-Connossement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss;
c) die Seitens der rumänischen Zollbehörde ausgestellten Transitzolldocumente. Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1876	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten: Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, Zea, u. dgl., auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, geschrotenes Getreide und Futtermehl (ausgenommen Kleie, Ostergries, Mazzesgries, Mazzesmehl, d. i. zerkleinertes, geriebenes oder gemahlenes Osterbrod [Mazzes]) b) Kleie, auch Griesklele, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie	Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Siehe untenstehende Zusammenstellung)	Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Hannover und Magdeburg (Siehe untenstehende Zusammenstellung)	**2500 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Tarif Theil II, Heft 3	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende April 1898 einzusenden sind	In die bedungene Mindestmenge von 2500 Tonnen werden sowohl die im Elbeumschlagsverkehre, als auch die im directen Bahnverkehre abgefertigten Sendungen eingerechnet

Zwischen und	Bielefeld	Celle	Hameln	Hannover (Nordbahnhof) und Hainholz	Hannover (Südbahnhof)	Herford	Hildesheim	Kirchlengern	Linden F.	Linden K.	Melle	Minden i. W.	Uelzen	Brandenburg	Braunschweig (Hauptbahnhof)	Braunschweig (Ostbahnhof)	Halberstadt	Magdeburg Haupt- und Elbbahnhof, Magdeburg Friedrichstadt und Fischerufer, Magdeburg Bukau, Magdeburg Neustadt, Magdeburg Alte Neustadt, Magdeburg Sudenberg	Oschersleben	Stendal	Wernigerode	Wolfenbüttel (Staatsbahnhof)
	Stationen des Directionsbezirkes Hannover													Stationen des Directionsbezirkes Magdeburg								
	Pfennige für 100 Kilogramm																					
Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen.																						
Arad . . . . a)	566	527	531	522	523	559	509	557	525	527	566	551	531	464	495	493	465	456	473	482	476	493
b)	512	482	485	478	479	507	468	505	480	482	512	501	485	433	457	456	434	427	440	447	442	456
Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) a)	461	422	426	417	418	454	404	452	420	422	461	446	426	359	390	388	360	351	368	377	371	388
b)	407	377	380	373	374	402	363	400	375	377	407	396	380	328	352	351	329	322	335	342	337	351
Csaba . . . . a)	550	511	515	506	507	543	493	541	509	511	550	535	515	448	479	477	449	440	457	466	460	477
b)	496	466	469	462	463	491	452	489	464	466	496	485	469	417	441	440	418	411	424	431	426	440
Czegled . . . . . . a)	494	455	459	450	451	487	437	485	453	455	494	479	459	392	423	421	393	384	401	410	404	421
b)	440	410	413	406	407	435	396	433	408	410	440	429	413	361	385	384	362	355	368	375	370	384
Debreczen (Debrezin) a)	559	520	524	515	516	552	502	550	518	520	559	544	524	457	488	486	458	449	466	475	469	486
b)	505	475	478	471	472	500	461	498	473	475	505	494	478	426	450	449	427	420	433	440	435	449
Györ (Raab) . . . . a)	438	399	403	394	395	431	381	429	397	399	438	423	403	336	367	365	337	328	345	354	348	365
b)	384	354	357	350	351	379	340	377	352	354	384	373	357	305	329	328	306	299	312	319	314	328
Nagy-Kikinda . . . . a)	564	525	529	520	521	557	507	555	523	525	564	549	529	462	493	491	463	454	471	480	474	491
b)	510	480	483	476	477	505	466	503	478	480	510	499	483	431	455	454	432	425	438	445	440	454
Nagyvárad (Grosswardein) . . . . a)	564	525	529	520	521	557	507	555	523	525	564	549	529	462	493	491	465	454	471	480	474	491
b)	510	480	483	476	477	505	466	503	478	480	510	499	483	431	455	454	432	425	438	445	440	454
Nyitra . . . . a)	473	434	438	429	430	466	416	464	432	434	473	458	438	371	402	400	372	363	380	389	383	400
b)																						
Pozsony (Pressburg) a)	419	380	384	375	376	412	362	410	378	380	419	404	384	317	348	346	318	309	326	335	329	346
b)	365	335	338	331	332	360	321	358	333	335	365	354	338	286	310	309	287	280	293	300	295	309
Szeged (Szegedin) und Szeged (Szegedin-Rókus . . a)	545	506	510	501	502	538	488	536	504	506	545	530	510	443	474	472	444	435	452	461	455	472
b)	491	461	464	457	458	486	447	484	459	461	491	480	464	412	436	435	413	406	419	426	421	435
Szolnok . . . . . . a)	507	468	472	463	464	500	450	498	466	468	507	492	472	405	436	434	406	397	414	423	417	434
b)	453	423	426	419	420	448	409	446	421	423	453	442	426	374	398	397	375	368	381	388	383	397
Temesvár Gyárváros und Jozsefvaros (Temesvar Fabrik und Josefstadt) a)	573	534	538	529	530	566	516	564	532	534	573	558	538	471	502	500	472	463	480	489	483	500
b)	519	489	492	485	486	514	475	512	487	489	519	508	492	440	464	463	441	434	447	454	449	463
Zombor . . . . a)	529	490	494	485	486	522	472	520	488	490	529	514	494	427	458	456	428	419	436	445	439	456
b)	475	445	448	441	442	470	431	468	443	445	475	464	448	396	420	419	397	390	403	410	405	419

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
1877	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Krystallisirte Soda, Glaubersalz, Salz- und Schwefelsäure	Aussig (Oe.N.W.B.) Schreckenstein	Korneuburg (Donaulände) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	200 Heller	130 Heller	70 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe nebst einem Nachweise, dass die Sendungen von dem betreffenden Donau-Umschlagplatze per Schiff nach ungarischen Stationen weiter befördert wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 in Vorlage zu bringen	Die nebigen Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche per Schiff nach ungarischen Stationen weiter befördert werden
				Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Schreckenstein	Wien Donauquaibahnhof transit				216 Heller	146 Heller	70 Heller			
					Wien (D.F.B. oder K.F.N.B.) transit				212 Heller	142 Heller	70 Heller			
1878	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz-Dungasche der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ungar.-Hradisch	Bärn-Andersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897	54 Heller	51 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
1879	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Hruschau und M.-Ostrau	Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	**Heller** 151	**Heller** 124	**Heller** 27	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Südbahn-Gesellschaft gewährt
				Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere					151	127	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1880	**Südbahn-Gesellschaft**	am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen	Eingereiht in Tarif-Classe 1 2 3a 3b 4a 4b 4c 5 6a 6b 7 8 9 10a 10b 10c 11a 11b 12 13a 13b 14a 14b 15a 15b 16a 16b 17a 17b 18a 18b 19a 19b 20 21 22 23a 23b 24 25 des nebenbezogenen Verbandstarifes Ausnahmetarif B a Ausnahmetarif B b	Görlitz S.St.B., über Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	 3·31 2·81 2·80 2·54 2·81 2·62 2·54 2·54 3·30 3·27 2·08 2·12 (2·39²)) 2·30 2·81 2·23 2·14 2·— 1·94 (1·92*)) 1·78 2·— 1·93 (1·92*)) 2·01 1·95 2·— 1·94 2·27 2·20 2·04 1·96 2·11 1·95 2·12 (2·11³)) 2·04 (2·03³)) 2·21 2·21 2·14 2·18 2·09 2·10 2·40 2·11 1·95 Gulden ö. W. Gold	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel. ²) Nur für Thonwaaren ³) Nur für Papier und Pappe aller Art
1881	**Südbahn-Gesellschaft**	übrigen am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen	Salonik und Constantinopel		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a und 6b des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes, Theil II, Heft 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gunsten des Oesterr. Lloyd	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
1882	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Oesterreichischer Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt	Kassa	Ueber Triest seewärts nach Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) " " " 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892	a) 4·13 b) 3·05	a) 3·77 b) 2·91 c) —	a) 0·36 b) 0·14	Im Kartirungswege		
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 3·92 b) 2·99 c) 2·01	Verschieden			
				Turócz-Szent Márton						a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00				
			aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt	Kassa	Constantinopel und Salonik				a) 4·63 b) 3·55	a) 4·27 b) 3·41 c) —	a) 0·36 b) 0·14			
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 4·42 b) 3·49 c) 2·51	Verschieden			
				Turócz-Szent Márton						a) 4·35 b) 3·44 c) 2·50				
1883	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt	Teschen über Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) Küstendje (im Winter)	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-ungarischen Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) " " " 10.000 kg " " "	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel					a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36				
			aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt		Salonik und Constantinopel					a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86 Gulden ö. W. Gold				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1884	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungarischen Levante-Verkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	Pottasche und krystallisirte Soda Kalisalz zum Düngen	Györ (Raab) über Triest seewärts	Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik	a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levante-Tarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Pottasche und krystallisirte Soda: a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 Kalisalz zum Düngen: a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23 Gulden Gold incl. Mgb. und Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1885	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Vierachsige Schlafwagen " Gepäckswagen auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.) transit	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	98·2 Heller	80·0 Heller	18·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr zu der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) nicht inbegriffen
1886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Butschowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	16·1 Kreuzer	14·0 Kreuzer	2·1 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
82	Nr. 123 vom 23. October 1897	1860	Südbahn-Gesellschaft	Namens des steiermärkischen Landes-Ausschusses	Güter aller Art	Kapfenberg Süd- und Kapfenberg Localbahn	der im km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie. und vice versa	In Colonne 13 ist statt des Wortes „schliessende" das Wort „reclamirende" zu setzen	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Licitations-Kundmachung.

Am **29.**, eventuell auch noch am **30. October 1897** werden von 9 Uhr Früh an in der **Gepäckabgabshalle** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem gefertigten k. k. Bahnbetriebsamte Wien zur Einsicht auf.

Wien, im October 1897.

K. k. Bahnbetriebsamt Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. Wien. 28. October 1897. X. Jahrgang.

Erläuternde Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe betreffend die Transportsteuer.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124, pag. 2175).

Gründe der zwingendsten finanziellen Nothwendigkeit drängen die Regierung dazu, auf die wiederholt in Anregung gebrachte Besteuerung der Personen- und Gütertransporte zu greifen. Die nähere Darlegung dieser Gründe enthalten die erläuternden Bemerkungen zu dem gleichzeitig eingebrachten Gesetzentwurfe betreffend die Einführung einer Verschleissabgabe von Zucker und zuckerhältigen Waaren.

Die Personen- und Güterbeförderung namentlich auf Eisenbahnen und Dampfschiffen ist in mehreren Ländern Gegenstand einer Abgabe, welche die betreffenden Transportunternehmungen von den Reisenden, bezw. von dem Absender oder dem Uebernehmer der Fracht erheben und an die Staatscasse abführen.

In Frankreich, wo schon seit Ende des vorigen Jahrhunderts eine proportionale Abgabe vom öffentlichen Fuhrwerke im regelmässigen Dienste bestand, wurde diese Abgabe für den Transport auf Eisenbahnen mit dem Gesetze vom 14. Juli 1855 besonders geregelt und mit 10 Percent und zwei Zehntel Zuschlag vom Preise der Personenplätze, sowie der Güter, welche mit Personenzügen (grande vitesse) befördert werden, festgesetzt; mit Gesetz vom 16. September 1871 wurde ein weiterer Zuschlag von 10 Percent eingeführt, so dass der Satz der Transportsteuer einschliesslich der bisherigen Abgabe von 12 Percent sich auf 23·2 Percent erhöhte. Der letztgedachte Zuschlag von 10 Percent wurde durch das Finanzgesetz für das Jahr 1892 aufgehoben und zugleich die Proportionalabgabe aus dem Eilgut-, Lebensmittel- und Viehverkehre überhaupt abgeschafft. Das Erträgniss der Abgabe betrug im Jahre 1891 100·4 Millionen Francs.

In Italien wird auf Grund der Gesetze vom 6. April 1862, 23. August 1868 und 14. Juni 1874 eine Abgabe von 13 Percent vom Personenverkehre, dann vom Gütertransporte auf Eilzügen und von 2 Percent vom gewöhnlichen Gütertransporte eingehoben. Im Jahre 1894 wurden an 13percentiger Abgabe 15,429.116 Lire und an 2percentiger Abgabe 2,457.652 Lire, zusammen 17,886.768 Lire vereinnahmt.

In England besteht eine Abgabe von 5 Percent vom gewöhnlichen Personentransporte (mit Ausnahme von gewissen steuerfreien Pennyzügen) und von 2 Percent vom Transporte auf städtischen Zügen. Der Ertrag dieser Abgabe war im Jahre 1894 257.739 Pfund Sterling.

Russland erhob bis zum Jahre 1894 eine Transportsteuer von 25 Percent für die Billette erster und zweiter Classe, von 15 Percent für jene dritter Classe und von 25 Percent für das Reisegepäck und die Beförderung von Eilgütern. Durch das Gesetz vom 19./31. Mai 1894 wurde die Steuer auf den einheitlichen Satz von 15 Percent für Personen, Gepäck und Eilgut herabgesetzt. Die Einnahme des Staates aus dieser Quelle belief sich pro 1894 auf 9,677.489 Rubel, worunter ungefähr 25 Percent aus der Gepäcks- und Eilgutsteuer.

Ungarn endlich führte die Steuer für den Transport auf Eisenbahnen und mit Dampfschiffen mit dem Gesetzartikel XX vom Jahre 1875 ein, und wurden damals die Steuersätze mit 10 Percent für den Transport von Personen und Reisegepäck, mit 5 Percent für den Eilguttransport und mit 2 Percent für den Frachtguttransport festgesetzt. Mit dem Gesetzartikel LXI vom Jahre 1880 wurden diese Sätze auf 15, bezw. 10 und 3 Percent erhöht und endlich mit Gesetzartikel XIV vom Jahre 1887 mit 18, bezw. 7 und 5 Percent festgesetzt. Der Ertrag dieser Steuer in Ungarn ist pro 1897 mit 5·76 Millionen präliminirt.

Neben der Abgabe vom Personen- und Gütertransporte bestehen in Italien und Ungarn Stempelgebühren von Personenfahr- und Frachtkarten.

Bei Erwägung von geeigneten Vorkehrungen zur Deckung des stetig wachsenden Staatsbedarfes konnte auch in Oesterreich die Frage wegen Einführung einer ähnlichen Steuer nicht wohl umgangen werden, da die Transportsteuer dem Staate eine ergiebige Einnahmsquelle eröffnet und die Einhebung sich leicht, sicher und beinahe kostenlos vollzieht. Die Regierung hatte daher schon im Jahre 1879 dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes einen Gesetzantrag betreffend eine Abgabe von 10 Percent vom Personen- und Reisegepäckstransporte auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfschiffen (Nr. 39 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, IX. Session) vorgelegt, diese Vorlage gelangte jedoch nicht zur zweiten Lesung.

Wenn nun von der Regierung neuerdings die Frage wegen Einführung einer Transportsteuer angeregt wird, so kann sie dies mit umsomehr Beruhigung thun, als seither eine Menge Erfahrungen in Europa, insbesondere aber in Ungarn zu Gebote stehen, dessen Verkehrsleben mit dem unserigen in so engen Wechselbeziehungen steht, und wo sich sich während eines mehr als zwanzigjährigen Bestandes der Transportsteuer gezeigt hat, dass diese Steuer weder auf den Personen-, noch auf den Frachtenverkehr einen nachtheiligen Einfluss geübt hat, und daher die Gesetzgebung wiederholt zu einer Erhöhung der Steuer schreiten konnte, ohne befürchten zu müssen, dass hiedurch die volkswirthschaftlichen und Verkehrsinteressen des Landes geschädigt würden. Diese Erfahrungen im anderen Theile der Monarchie berechtigen zu der Annahme, dass die Einführung einer gleichen Steuer in Oesterreich auch auf unsere volkswirthschaftlichen Verhältnisse keine nachtheilige Wirkung üben würde, zumal in Oesterreich das Eisenbahnnetz dichter, der Eisenbahnverkehr mehr entwickelt und der Werth der zur Verfrachtung gelangenden Güter durchschnittlich ein höherer ist als in Ungarn. Wenn übrigens die Frage der Einführung einer Transportsteuer in Oesterreich und der von derselben zu gewärtigenden Wirkungen ins Auge gefasst wird, so kommen dem Publicum gegenüber im Wesentlichen alle jene Gesichtspunkte in Betracht, welche bei einer Tariferhöhung massgebend sind, das ist die Wirkungen der Transportsteuer äussern sich dem Publicum gegenüber in ganz ähnlicher Weise wie die jeder Tariferhöhung. Der Titel, aus welchem die Reisenden und die Verfrächter höhere Transportkosten zu zahlen veranlasst werden, bleibt für den Effect, der aus der Thatsache der Mehrzahlung resultirt, an sich gleichgiltig.

Aber auch vom Standpunkte der Staatsverwaltung würde sich die Transportsteuer in ihren Wirkungen lediglich als Tariferhöhung darstellen, wenn die den Transport vermittelnden Unternehmungen sämmtlich für Rechnung des Staates betrieben würden, da dann der Ertrag der Transportsteuer den Finanzen des Staates in gleichem Masse zugute käme, wie die durch eine Tariferhöhung an sich gesteigerten Reineinnahmen. Da dies jedoch nicht der Fall ist, sind naturgemäss die Wirkungen der Transportsteuer für den Staatsschatz wesentlich verschieden von den Wirkungen einer neuerlichen Tariferhöhung, wenn eine solche hinsichtlich der Oesterreichischen Staatsbahnen ins Auge gefasst würde, und lässt sich als wesentlichstes Unterscheidungsmerkmal, abgesehen von dem weitaus grösseren finanziellen Ertrage der Transportsteuer, insbesondere anführen, dass letztere viel geringere Verschiebungen in den bestehenden Productions- und Absatzverhältnissen hervorruft als eine einseitige Erhöhung der Tarife auf dem Staatsbahnnetze bei gleichbleibenden Tarifen der übrigen Verkehrsunternehmungen. Uebrigens kann nur durch eine solche energische einmalige Massregel die Stabilität der Tarife auf den Staatsbahnen in Hinkunft sichergestellt werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf, bei dessen Formulirung die Bestimmungen der Regierungsvorlage vom Jahre 1879 berücksichtigt wurden, bestimmt in den §§ 1 bis 3 die Subjecte und den Gegenstand der Abgabe, den Abgabensatz und die Grundlage der Steuerbemessung.

Gegenstand der Abgabe ist die Beförderung von Personen und Gütern auf Eisenbahnen und mittelst der mit mechanischen Motoren betriebenen Schiffahrt auf Binnengewässern, letzterenfalls aber nur insoweit, als dies nach den Bestimmungen des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes zulässig ist (§ 14).

In dieser Beziehung ist hervorzuheben, dass insbesonders der Schiffahrtsverkehr auf der Donau, der conventionellen Strecke der Elbe (österreichisch-deutsche Grenze—Melnik), dem Bodensee, dem Pruth, der Weichsel und dem Dniester von der neuen Besteuerung ausgeschlossen bleibt.

Dies findet seine Begründung:

bezüglich der Donau im Pariser Vertrage vom 30. März 1856, R.-G.-Bl. Nr. 62, im Londoner Vertrage vom 13. März 1871, R.-G.-Bl. Nr. 54, im Berliner Vertrage vom 13. Juli 1878, R.-G.-Bl. Nr. 43 ex 1879, in der Donau-Schiffahrtsacte vom 7. November 1857, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1858, und in der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858, R.-G.-Bl. Nr. 21;

bezüglich der Elbe in der Uebereinkunft mit der Regierung des Norddeutschen Bundes vom 22. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend die Aufhebung des Elbezolles;

bezüglich des Bodensees in der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für diesen See vom 22. September 1867, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868;

bezüglich des Pruth in den Stipulationen in betreff der Schiffahrt auf dem Pruth vom 3./15. December 1866, R.-G.-Bl. Nr. 69 ex 1870, und der Nachtragsconvention zu diesen Stipulationen vom 18. Februar (2. März) 1895, R.-G.-Bl. Nr. 170;

bezüglich der Weichsel, des Dniesters und ihrer Nebenflüsse in der österreichisch-russischen Convention vom 5./17. August 1818.

Wenn nun auch in Folge der Eximirung des Verkehres auf den genannten internationalen Wasserstrassen von der Transportsteuer der auf den Binnenschiffahrtsverkehr mit mechanischem Motorenbetrieb entfallende Theil des Steuerertrages verhältnissmässig kein bedeutender sein dürfte, so erachtete die Regierung doch im Principe an der Einbeziehung der Binnenschiffahrt in die Steuerpflicht festhalten zu müssen, um so eine generelle, den gesammten Verkehr treffende Massnahme und nicht eine einseitige Belastung des Eisenbahnverkehres zur Einführung zu bringen.

Die Grundlage der Steuerbemessung bildet die jeweilige Transportgebühr für die Beförderung im Geltungsgebiete des Gesetzes mit Einschluss der Manipulationsgebühr bei der Beförderung von Eil- und Frachtgütern. Gegen die Einbeziehung der Manipulationsgebühren in die Besteuerung ist keine Einwendung zu

erheben, nur muss darauf Rücksicht genommen werden, dass bei Herstellung directer Tarife oft Kürzungen oder Nachlässe der Manipulationsgebühren eintreten. Es wurde daher in den Gesetzentwurf die Bestimmung aufgenommen, dass die Manipulationsgebühren, soweit dieselben in die Tarife eingerechnet sind, in die der Besteuerung unterworfenen Transportgebühren einzubeziehen sind. Andere Nebengebühren, als Waggeld, Lagerzins, Prämien für Werth- und Lieferzeitversicherung u. s. w., sind von der Besteuerung ausgeschlossen.

Die vorgeschlagenen Abgabensätze sind in Ansehung der Personen- und Reisegepäcks-, dann Eilgutbeförderung niedriger, in Ansehung der Frachtgüterbeförderung dagegen gleich den in Ungarn diesfalls bestehenden Sätzen. Bei Feststellung dieser Sätze war für die Regierung in erster Linie das ganz und gar unabweisliche finanzielle Interesse massgebend.

Im Güterverkehre wird für Eil- und Frachtgut der gleiche Steuersatz vorgeschlagen, da der Eilgutverkehr in Oesterreich in tarifarischer Hinsicht in einen derart innigen Zusammenhang mit dem Frachtgutverkehr gebracht ist, dass hier die ungleiche Besteuerung Bedenken hervorrufen muss. Es erscheinen nämlich auf vielen Bahnen die Sätze für gewisse Eilgüterverkehre mit denen für Frachtgut gleichgestellt. Es sei hier hauptsächlich auf die Bestimmungen des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I, über die Beförderung von Eilgütern in Quantitäten unter 50 kg und bis zu 10 Stück pro Frachtbrief, von Säcken aller Art und leer retourgehenden Milchgefässen, von Fischen u. dgl. als Eilgut hingewiesen. Durch eine verschiedenartige Besteuerung des Eil- und Frachtgutes würde in diesen Verhältnissen eine wesentliche Verschiebung eintreten, indem die Eisenbahnen, wenn sie an obiger Art der Tarifbildung für das Eilgut ohne Aenderung festhalten wollten, die höhere Transportsteuer für Eilgüter an die Finanzbehörde abzuführen hätten, während die Steuer thatsächlich nur nach dem Steuersatze für Frachtgüter eingehoben würde.

Nach § 4 haben die Eisenbahn-Verwaltungen die Transportsteuer einzuheben, und functioniren sonach dieselben, ähnlich wie bisher beim Fahrkartenstempel, als Einhebungsorgane der Finanzverwaltung. Die näheren Bestimmungen zur Regelung dieses Verhältnisses werden zweckmässiger im Verordnungswege erlassen.

Was diese Einhebungsart betrifft, so liegt der Fall hinsichtlich des Personenverkehres ganz einfach, da selbstverständlich die Steuer dem Fahrpreise per Person zuzuschlagen und unter Berücksichtigung der erforderlichen Auf- und Abrundungen in dem so erhöhten Fahrpreise zu verlautbaren ist. Schwieriger stellt sich die Sache rücksichtlich des Güterverkehres, und bieten sich da zwei Möglichkeiten. Entweder die Steuer wird in dem vorgeschriebenen Percentsatze von der Gesammtsumme der Frachtgebühr einer Sendung, zum Beispiel einer vollen Wagenladung, vorgeschrieben, oder der percentuelle Steuersatz wird schon bei der Erstellung der in den Tarifen für die Rechnungseinheit derselben, das ist per 100 kg, bezw. per Stück oder per Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens etc. enthaltenen Frachtsätze berücksichtigt. Die Regierung muss sich aus tariftechnischen Gründen für die letztere Berechnungsart, nämlich die Berechnung des Steuerzuschlages nach der Rechnungseinheit, das ist per 100 kg, bezw. per Stück, bezw. per Quadratmeter etc., aussprechen, und hat demzufolge dem ersten Satze des zweiten Alinea des § 4 die entsprechende Fassung gegeben. Der gleiche Vorgang wird übrigens in Ungarn befolgt.

Die weitere Bestimmung, wonach die Vorschriften über die Auf- und Abrundung der Hellerbruchtheile im Verordnungswege zu erlassen sind, hat ihren Grund darin, dass die Auf- und Abrundung der einzuhebenden Steuerbeträge nur gleichzeitig mit jener der Transportgebühren geregelt werden kann.

Die Vorschriften im § 5 über die Haftung der Unternehmungen und der von denselben mit der Ausweisung des Ertrages und der Abfuhr der Abgabe betrauten Personen, im § 6 über die nachtheiligen Folgen der nicht rechtzeitigen Abfuhr der Abgabenbeträge oder einer Uebertretung, endlich in den §§ 7 und 8 in Ansehung der Einbringung rückständiger Abgaben, der Verjährung und des Instanzenzuges sind den bezüglichen für unmittelbare Gebühren geltenden Normen angepasst. Neu ist die in der Natur dieser Abgabe gegründete Bestimmung, dass Entscheidungen über Beschwerden gegen auf Grund dieses Gesetzes erlassene behördliche Verfügungen in letzter Instanz vom Finanzministerium im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu fällen sind.

Die Abgabenbefreiungen im § 9, lit. a) bis c), für den Allerhöchsten Hof, die bewaffnete Macht und andere Anstalten, auf welche der Militärtarif Anwendung findet, sowie für Regietransporte der Eisenbahnen auf deren eigenen Linien bedürfen keiner Begründung.

Was nun den Verkehr auf den Localbahnen betrifft, so sind Ausnahmen von der Besteuerung nur dort gerechtfertigt, wo thatsächlich im Vergleiche mit den allgemeinen Bedingungen des Eisenbahnverkehres verschiedene Verhältnisse vorliegen. Solche lassen sich allerdings nicht für solche Localbahnen nachweisen, deren Verhältnisse vielfach gleich oder ähnlich mit jenen der Hauptbahnen sind. Durch die Besteuerung der Transporte der Hauptbahnen unter Freilassung jener der Localbahnen würde nicht nur eine Verschiebung in den gegenwärtigen eingelebten Productions- und Absatzverhältnissen, sondern auch theilweise in den Transportverhältnissen, daher sowohl vom Standpunkte der Productionsconcurrenz, als auch vom Standpunkte der Wegconcurrenz hervorgerufen werden. Verschiedene, und zwar nicht wenige Localbahnen stellen sich aber auch als Concurrenz- und Abkürzungslinien gegenüber den anschliessenden Hauptbahnen dar. Solche Localbahnen würden sohin durch die ungleiche Behandlung einen ungerechtfertigten Vortheil erlangen.

Ist nun nach Ansicht der Regierung auch der Verkehr der Localbahnen in die Transportsteuer einzubeziehen, so werden doch solche Verkehrsgebiete von derselben auszunehmen sein, in welchen namentlich der Personenverkehr eine Belastung mit der Steuer absolut nicht vertragen würde. Dieser Fall wird besonders bei gewissen rein localen Verkehrszwecken und vorzugsweise dem Personentransporte dienenden Unternehmungen, daher insbesondere auch bei den Tramwayunternehmungen eintreten, bei welchen die Fahrpreise so niedrig gehalten werden müssen, dass die Benützung der Fahrgelegenheit dem Publicum trotz der geringen Entfernungen noch vortheilhaft erscheint. Bei solchen Verkehren würde die Erhöhung des Tarifes auch nur um wenige Heller auf die Frequenz einen wesentlichen Einfluss üben, und müsste daher die Transportsteuer wohl in voller Höhe von den Unternehmungen selbst getragen werden. Die Nothwendigkeit, diesen engsten Naheverkehr von jeder

Besteuerung auszunehmen, hat schon dazu geführt, denselben auch von dem seit dem Jahre 1862 bestehenden Fahrkartenstempel zu eximiren, welche Befreiung in den Gesetzen vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, bezw. 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, festgesetzt wurde. In Ausbildung dieses Grundsatzes werden durch § 10 der Vorlage die unter diese Gesetze fallenden Bahnen von der Transportsteuer dauernd befreit. Speciell hinsichtlich der Wiener Stadtbahn, deren Befreiung von der Transportsteuer aus gleichen Gründen geboten ist, wurde ein dem § 2, lit. e) der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, nachgebildeter Absatz eingeschaltet.

Im Sinne der Gesetze vom 11. Mai 1871 und vom 30. März 1875 geniessen Kleinbahnen, welche ihren Geschäftsbetrieb nicht auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, die Befreiung von dem Fahrkartenstempel zwar nicht, dagegen kommt denselben eine Erleichterung in der Art zu, dass sie laut Artikel XX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, statt des Fahrkartenstempels ein Pauschale von nur 1 Percent zu entrichten haben. Bei dem im § 12 der Vorlage proponirten Fallenlassen des Fahrkartenstempels und bei Subsumirung dieser Unternehmungen unter die Transportsteuer würden dieselben demnach einer Vorzugsstellung verlustig werden, die ihnen derzeit auf Grund des Gesetzes vom 31. December 1894 gegenüber den Localbahnen eingeräumt ist. Mit Rücksicht hierauf dürfte es sich empfehlen, diesem Umstande in der Art Rechnung zu tragen, dass für solche die Befreiung von der Transportsteuer nicht geniessende Kleinbahnen eine entsprechende Reduction der Transportsteuersätze statuirt wird, was im § 11 der Vorlage geschieht.

Mit Rücksicht auf den im § 1 proponirten Steuersatz von 12 pCt. für den Personenverkehr glaubte die Regierung im § 12 die Bestimmung treffen zu sollen, dass gleichzeitig mit der Einführung der Transportsteuer der Fahrkartenstempel im Personenverkehre, insoweit derselbe von der Transportsteuer getroffen wird, zur Aufhebung zu gelangen hat. Gründe der Tarifpolitik lassen diese Aufhebung gleichzeitig mit der Einführung der Transportsteuer vollkommen gerechtfertigt erscheinen, und spricht hiefür auch noch die praktische Erwägung, dass die Verrechnung des Fahrkartenstempels einerseits den Bahnen und andererseits den Finanzbehörden bedeutende Arbeit und Kosten verursacht, die selbstverständlich dann noch vergrössert würden, wenn, was aus naheliegenden Gründen kaum zu umgehen wäre, der Ertrag des Fahrkartenstempels in die Grundlage für die Berechnung der Transportsteuer nicht einbezogen, dieser Stempel jedoch nach wie vor zur Einhebung gebracht würde. Die Aufhebung des Fahrkartenstempels, insoweit der bezügliche Verkehr von der Transportsteuer getroffen wird, hat die Aufhebung des im Artikel V, lit. f, bezw. XX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, festgesetzten, seine Stelle vertretenden Pauschales von 3, bezw. 1 pCt. zur selbstverständlichen Consequenz.

Bezüglich der im § 13 der Vorlage festgesetzten Einführungstermine für den Eisenbahnverkehr ist im Allgemeinen zu bemerken, dass dieselben sich nach der Zeitdauer richten müssen, welche erforderlich erscheint, um die bestehenden Tarife den durch die Transportsteuer geänderten Verhältnissen anzupassen, zumal es principiell nicht angängig erscheint, den Transportanstalten die Abfuhr von Steuerbeträgen anzulasten, bevor sie in der Lage sind, dieselben auch vom Publicum einzuheben. Die gedachte Zeitdauer ist selbstverständlich je nach der Art der in Frage kommenden Tarife verschieden. In Ansehung der Personentarife kann die Einrechnung der entfallenden Beträge der Transportsteuer ohne sonderliche Schwierigkeiten bewirkt werden, und genügt daher die im Entwurfe vorgeschlagene kurze Frist. Für den Bereich der Localtarife der Transportunternehmungen können allerdings die erforderlichen Umarbeitungen binnen verhältnissmässig kurzer Zeit bewirkt werden; immerhin wird hiezu ein Zeitraum von einigen Monaten sich als erforderlich erweisen. Was die directen Tarife (Verbandtarif) anbelangt, so ist zu unterscheiden zwischen jenen für den internen österreichischen Verkehr und jenen für den Verbandverkehr mit Ungarn und mit dem Auslande. Die Umarbeitung der internen österreichischen Tarife wird sich verhältnissmässig leichter gestalten, doch kann auch hinsichtlich vieler österreichischer Verbandtarife die Rücksichtnahme auf die Concurrenz ausserösterreichischer Transportwege, welche in vielen Fällen die Verbandssätze beeinflussen, nicht unterlassen werden, so dass relationsweise zu prüfen sein wird, ob die durch die Transportsteuer bedingte Tariferhöhung auch thatsächlich durchgeführt werden kann. Wegen der hiebei erforderlichen umfangreichen und complicirten rechnerischen Arbeiten wurde daher für diese Verkehre ein Termin von circa einem Jahre für die vollständige Durchführung der Transportsteuer, und zwar als Präclusivtermin festgesetzt. Noch schwieriger werden sich selbstverständlich die Umrechnungsarbeiten im Verkehre mit Ungarn und mit dem Auslande gestalten, und dürfte für diese Verkehre ein Präclusivtermin von zwei Jahren mit der bei den Inlandstarifen aufgestellten Massgabe des successiven Eintretens der Transportsteuerpflicht geboten erscheinen.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Binnenschiffahrts- und dem Eisenbahnbetriebe lassen es geboten erscheinen, ein hiedurch bedingtes gewisses Mass von freier Bewegung hinsichtlich der Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über die Transportsteuer auf den Binnenschiffahrtsbetrieb zu wahren, und wird demzufolge im § 14 bezüglich dieses Betriebes die sinngemässe, den besonderen Verhältnissen desselben anzupassende Application der besagten Bestimmungen in Aussicht genommen.

Der Gründe, welche die Regierung bestimmen, den Schiffahrtsverkehr auf den internationalen Binnengewässern von der Abgabe frei zu lassen, wurde bereits gedacht.

Da unleugbar schon seit einiger Zeit ein aus mehrfachen Rücksichten nicht unberechtigtes Streben zutage tritt, dass der heimischen landwirthschaftlichen und industriellen Production für unter der Ungunst der jeweiligen Concurrenzverhältnisse leidende Betriebszweige eine im Wege einer rationellen Tarifpolitik allein nicht zu bewerkstelligende und daher über dieses Gebiet hinausgehende besondere staatliche Förderung zugewendet werde, wurde im § 15 des Entwurfes die Bestimmung aufgenommen, dass aus dem Ertrage der Steuer jährlich eine Million Gulden auszuscheiden und den Ressortministern zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen sei. Selbstverständlich werden die einschlägigen Verfügungen bei der bestimmungsgemässen Verwendung des

bezeichneten Betrages unbeschadet jener tarifarischen Massnahmen zu treffen sein, welche als Ausfluss einer gesunden Tarifpolitik erheischt werden müssen.

Der Bruttoertrag der beantragten Transportsteuer wird von der Regierung im Hinblicke auf das successive Inkrafttreten der Steuer im Jahre 1898 mit 10 Millionen, im Jahre 1899 mit 14 Millionen und vom Jahre 1900 angefangen mit 17 Millionen Gulden jährlich veranschlagt.

Diesen Ziffern steht jedoch gegenüber der zu gewärtigende Ausfall an Fahrkartenstempeln (§ 12 der Vorlage), welcher mit 1·7 Millionen Gulden jährlich angenommen werden kann. Weiters ist zu berücksichtigen, dass die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen in gewissen Verkehren, insbesondere auf Linien, welche, sei es mit Bahnen des Inlandes, sei es mit solchen des Auslandes, concurriren, nicht in der Lage sein wird, den vollen Betrag der Transportsteuer dem tarifmässigen Frachtsatze zuzuschlagen, gleichwohl aber die Transportsteuer in der vollen gesetzlichen Höhe zur Staatscasse abzuführen haben wird. Hieraus wird sich naturgemäss ein Ausfall im Budget der k. k. Staatsbahnen ergeben, welcher vom Standpunkte der Finanzverwaltung gleichfalls in Rechnung zu ziehen ist und nach den angestellten Berechnungen ebenfalls mit 1·7 Millionen Gulden jährlich angenommen werden kann.

Endlich ist vom Ertrage der Transportsteuer der nach § 15 der Vorlage zur Besserung der Productions- und Absatzverhältnisse der heimischen Boden- und Industrieerzeugnisse zu widmende Betrag von einer Million Gulden jährlich in Abrechnung zu bringen. Wenn nun berücksichtigt wird, dass in Folge des successiven Inkrafttretens der Steuer auch die obenerwähnten Ausfälle an Fahrkartenstempeln, sowie im Budget der k. k. Staatsbahnen nur allmälig ihre Wirkung äussern werden, so lässt sich der Nettoertrag der Transportsteuer im Jahre 1898 mit 7·5, im Jahre 1899 mit 10 und im Jahre 1900, sowie in den folgenden Jahren mit 12·6 Millionen Gulden veranschlagen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 2. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. September stellten die Abgeordneten Dr. Lechner, d'Elvert und Genossen betreffend den Ausbau des Flügels Kornitz—Opatowitz der Mährischen Westbahn zum Anschlusse an die Linie Brünn—Bodenbach der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft folgenden Antrag:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die geeigneten Schritte zu unternehmen, dass im Sinne der Concessionsurkunde vom 11. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 129, die Linie Kornitz—Opatowitz den Anschluss an die Staatsbahnlinie Brünn—Bodenbach bei Skalitz so bald als möglich erhalte."

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. September stellten die Abgeordneten Dr. Straucher, Tittinger, Dr. Popovici und Genossen nachstehenden Antrag:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, in endlicher Berücksichtigung der so oft stiefmütterlich behandelten Bukowina eine selbstständige, dem k. k. Eisenbahnministerium direct unterstellte Staatsbahn-Direction mit dem Sitze in Czernowitz derart schleunig zu errichten, dass dieselbe mit dem 1. Jänner 1898, spätestens aber mit dem Zeitpunkte der Vollendung der im Ausbau befindlichen Bukowinaer Localbahnen, allenfalls mit dem 1. Juli 1898, activirt werde."

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Axmann, Bielohlawek, Prochazka und Genossen folgenden Antrag:

„Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung möge in kürzester Zeit einen Gesetzentwurf einbringen, mittelst welchem die Bezüge der Wächter der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen dahingehend eine Regelung erfahren, dass die Wächter der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen aus der Kategorie VI in die Dienerkategorie IV mit allen dieser Kategorie zukommenden Rechten zu überstellen sind, so dass sie einen Minimal-Jahresgehalt von 400 fl. und einen Maximal-Jahresgehalt von 550 fl. mit dem entsprechenden Quartiergelde von 150 fl. bis 200 fl. erreichen können.

Die Wechselzulage von monatlich 6 fl. und die Schnellzugsprämie hat er auch in der neuen Kategorie zu beziehen.

Ebenso ist die Tragdauer der Dienstkleider der Kategorie entsprechend herabzusetzen."

In der 5. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. October brachten die Abgeordneten Dr. Steinwender und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag ein:

„Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Entscheidung des Schiedsgerichtes über die Kaufschillingsfrage der Südbahn, sowie das gesammte darauf bezügliche Material dem Abgeordnetenhause zur Prüfung und eventuellen Beschlussfassung vorzulegen."

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Zaunegger und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation:

„Die in Stadl Paura bei Lambach in Oberösterreich befindlichen und auf der Traun und Ager fahrenden Flösser haben früherer Zeit immer, und zwar bis zum Monate Mai 1893, bei der anlässlich ihrer Rückfahrten per Eisenbahn von dieser Bahn die tarifmässige Arbeiter-Fahrpreisbegünstigung für die Fahrten von Pichling nach Lambach genossen, wozu ihnen allmonatlich von Seiten der Arbeitgeber die von der Gemeindevorstehung Stadl Paura bestätigten Arbeiter-Legitimationskarten ausgestellt wurden.

Im Monate Mai 1893 wurde jedoch diese Fahrpreisbegünstigung von Seiten der hohen k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen eingestellt, und es wurde den Flössern bei den betreffenden Bahnstationen bedeutet, dass, nachdem eine neue Verordnung herausgekommen ist, sie von nun an die ganze Fahrgebühr zu zahlen haben.

Ueber diese plötzliche Entziehung der Fahrpreisbegünstigung, welche den Flössern schon zur Zeit der Pferdebahn zutheil wurde, und somit schon von so vielen Jahren her ihren Bestand hatte, wurde über eine von mehreren Holzlieferanten als Arbeitgeber an die hohe k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen gestellte Bitte, diesen armen, ja höchst bedürftigen Flössern die früheren Rechte der Fahrpreisbegünstigung wieder einzuräumen, bedeutet, dass im Sinne der Tarifbestimmungen den Arbeitern, welche ausserhalb des Arbeitsortes wohnen, bei ihren täglichen Fahrten (mit Ausnahme der Sonntage) zwischen der Station des Wohnortes und der Station des Arbeitgebers eine 50percentige Ermässigung des Fahrpreises III. Classe gewährt wird.

Da nun aber diese Bedingung hinsichtlich der bei den Holzlieferanten und Sägewerksbesitzern etc. in Taglohn stehenden Flossarbeiter nicht zutrifft, indem letztere im Auftrage ihrer Arbeitgeber, mit deren Producten sie an einen bestimmten Ort mittelst Flösse und von dort mittelst Bahn in den Wohnort fahren, diese Bahnfahrten folgerichtig nicht nach dem freien Ermessen der Flösser, sondern entsprechend den Dirigirungen ihrer Arbeitgeber ausgeführt werden, so obliegt den Arbeitgebern, die Entschädigung ihrer Arbeiter für deren Fahrten zu tragen.

Ueber eine weitere Erledigung des in diesem Sinne gestellten Ansuchens langte von der hohen k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen herab, dass denselben um Wiedereinführung einer besonderen Fahrpreisermässigung für die Schiffer und Flösser eine gewährende Folge nicht gegeben werden kann, zumal als die mit 1. September 1895 eingetretene, im staatlichen Interesse als nothwendig erkannte Erhöhung der bisherigen Fahrpreise nur gering ist.

Wie nun erwähnt, obliegt den Arbeitgebern, die Entschädigung ihrer Arbeiter für deren Fahrten zu tragen.

Die Arbeitgeber wären sehr gern bereit, diese Entschädigung zu tragen, wenn dieselben selbst in Folge der herabgesetzten Preise ihrer Producte, welche durch die neuen ins Leben getretenen Bahnen aus allen Weltrichtungen zugeführt wurden, im Stande wären, dieselben zu bestreiten.

Für die Arbeitgeber und Unternehmer, welche durch die im heurigen Jahre stattgehabte Hochwasserkatastrophe furcht-

bar gelitten haben und hiedurch theils total ruinirt, theils dem Ruine nahe sind, ist nicht nur allein die Unmöglichkeit vorhanden, ihren Arbeitern mehr Lohn auszufolgen, sondern sie sind hiedurch genöthigt, die bisherigen Arbeitslöhne herabzumindern, welche Lohnherabminderung für diese armen Arbeiter und ihre Familien, die nur einzig und allein von diesem ihrem Lohne das Leben fristen, entsetzlich fühlbar wird und schon geworden ist.

Die in Stadl bei verschiedenen Holzlieferanten und Unternehmern bediensteten Flossarbeiter stellen im Orte Stadl und nächster Umgebung im Auftrage ihrer Arbeitgeber ihre Flösse zusammen, dieselben werden sodann auf der Traun, beziehungsweise dem Alm- und Agerflusse weiter befördert und an dem bestimmten Landungsplatze wieder ausgearbeitet.

Diese Flösser, welche nur einen Taglohn beziehen, daher dieselben als reine Arbeiter zu betrachten sind, sind, wenn sie die Bahngebühr zur Rückfahrt nicht von ihrem Taglohn entnehmen, genöthigt, den nicht minder grossen Rückweg ermüdet zu Fuss nach Hause gehen zu müssen.

Da nun weiters auch anderen Arbeiterkategorien nach ihren Arbeitsorten Fahrpreisermässigungen gewährt werden, und selbst Beamte ausser Dienst Fahrpreisermässigungen für das ganze Jahr erhalten, während sie den Flössern doch nur für einen Theil des Jahres zu gewähren wären, so könnte man doch auf diese mit Noth und Elend ringenden Flossarbeiter, die, nach Verrichtung ihrer beschwerlichen und gefahrvollen Flossarbeiten von der Reise nach Hause kommend, von ihren Familien betreffs des Verdienstes jedesmal schon mit Schmerzen erwartet werden, Rücksicht nehmen.

Weiters sind diese Flösser, die sich erweislich bei der kürzlich stattgehabten Hochwasserkatastrophe im Orte Stadl und Umgebung nicht nur allein durch Rettung von Habseligkeiten der durch das Wasser bedrohten Hauseigenthümer und Inwohner, sondern auch durch Rettung von Menschenleben sehr verdient gemacht haben, angehende und zumeist ausgediente Pionniere, also patriotische Leute, welche sonst allmälig der Socialdemokratie ausgeliefert würden.

Da nun diesen armen Flossarbeitern jeder Faden zur Erreichung ihres oberwähnten Wunsches abgeschnitten ist, so erlauben sich die Gefertigten in Erwägung aller vorerwähnten Schilderungen im Namen des ergebenst gefertigten Schifferinnungs-Unterstützungsvereines zu Stadl an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ob derselbe nicht geneigt ist, den inerwähnten Flössern die gewünschte Fahrpreisermässigung zu gewähren."

In der 8. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. October stellten die Abgeordneten Hagenhofer, Wagner, Kurz, Schoiswohl und Genossen nachstehenden Antrag:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die zur Sicherstellung des Baues der Linie Aspang—Hartberg, sei es durch den Staat oder gegebenenfalls durch Privatunternehmungen, nöthigen Veranlassungen mit aller Beschleunigung zu treffen."

In derselben Sitzung brachten die Abgeordneten d'Angeli, Basevi, Lenassi und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag ein:

„In Erwägung, dass die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung Triests mit dem Hinterlande wiederholt und namentlich in der letzten Session in der bestimmten Weise von der k. k. Regierung versprochen worden ist,

dass der Zeitpunkt, den die Regierung für die Einbringung der betreffenden Vorlage in Aussicht stellte, schon längst eingetreten ist,

dass alle Vorarbeiten schon lange vollendet sind,

dass dagegen in dem Investitionspräliminare für die Inangriffnahme dieser Eisenbahnverbindung kein Betrag eingestellt erscheint,

wolle das hohe Haus beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, in Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen gegenüber den Interessen der Stadt Triest, der Alpenländer, sowie der Industrie und des Aussenhandels Oesterreichs ihr wiederholt in der bestimmtesten Weise gegebenes Versprechen einzulösen und sofort eine Vorlage einzubringen, durch welche eine zweite selbstständige Eisenbahnverbindung Triests mit dem Hinterlande vermittelst der Tauernbahn und der südlichen Fortsetzung bis ans Meer sichergestellt wird."

In der 9. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. October richteten die Abgeordneten Dr. Bazzanella und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation:

„Mit dem Gesetze vom 26. December 1893 wurde der Bau der Valsuganabahn sichergestellt und somit den Bedürfnissen und Wünschen der dortigen Bevölkerung entsprochen, und das Volk bleibt für diese weise Wohlthat den gesetzgebenden Factoren dankbar.

Im April 1896 wurde der Betrieb auf der Valsuganabahn eröffnet. Nun sind schon 18 Monate verstrichen, und den Eigenthümern der occupirten Grundstücke ist es noch immer nicht gelungen, die ihnen für die Grundablösung gebührenden Geldbeträge zu erhalten. Diese Rückstände belaufen sich auf einen bedeutenden Betrag, wodurch zahlreichen kleinen Grundbesitzern erheblicher Schaden und Unannehmlichkeit zugefügt wird, umso mehr, weil dieselben noch immer die Steuer für die von der Eisenbahn-Gesellschaft occupirten Grundstücke zahlen müssen.

Auch die Baumeister und Lieferanten erheben bedeutende Ansprüche an die General-Bauunternehmung.

Diese anormalen Verhältnisse verletzen mannigfaltige Interessen, verursachen eine allgemeine Aufregung im Lande und schädigen das Ansehen des Staates, welchem die oberste Aufsicht über derartige Unternehmungen obliegt.

Die Unterfertigten erlauben sich an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Fragen zu richten.

Sind Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister die angeführten Thatsachen bekannt?

Ist er geneigt, das Entsprechende zu veranlassen, damit den begründeten Forderungen der Gläubiger entsprochen werde?"

In der 10. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. October richteten die Abgeordneten Ladislaus v. Gniewosz und Genossen nachstehende Interpellation an das hohe k. k. Gesammtministerium:

Die in erschreckender Zahl sich mehrenden Bahnunfälle verursachen eine gewaltige Beunruhigung der Bevölkerung. Insbesondere gilt dies vom Bahnpersonale, welches hauptsächlich den bei Unfällen drohenden Gefahren ausgesetzt ist.

Dass ein ununterbrochener ruhiger Personenverkehr für viele Unternehmungen eine Lebensbedingung ist, braucht wohl nicht bewiesen zu werden. Unterbrechungen im Gütertransporte sind Calamitäten, die schwer schädigend die Handelswelt und die ganze Bevölkerung treffen. Für den Staat ist es von eminenter Bedeutung, dass das pünktlichste und genaueste Durchführen der den Bahnen obliegenden Aufgaben unbedingt gewährleistet sei.

In den Tagesblättern und Fachschriften des In- und Auslandes werden hauptsächlich drei Ursachen angegeben, welche die Bahnunfälle verursacht haben sollen — die vis major abgerechnet — das Ueberbürden und Ueberarbeiten der Beamten und Arbeiter, das nicht ausreichende Ueberwachen der Bahnkörper, die veralteten, verwickelten und schwer verständlichen Vorschriften und Reglements.

Es ist kaum glaublich, wie grosse Anforderungen an das gesammte Bahnpersonale gestellt werden.

Den Unterfertigten ist nicht bekannt, inwiefern die von der k. k. Regierung — nach dem Einsturze einer Brücke in der Schweiz — erlassenen Vorschriften betreffend die Controle der Bahnkörper und Objecte noch jetzt von Giltigkeit sind. Jedenfalls muss eine genauere Controle unbedingt verlangt werden.

Nicht gleichen Schrittes mit der Entwicklung des Bahnbetriebes ging in Oesterreich das Anpassen der das ganze Bahnwesen regelnden Vorschriften. Fachschriften und praktische Bahnbeamte behaupten, dass in vielen Branchen, wie zum Beispiel in den Bahnhofsanlage-Vorschriften, veraltete Regeln für den sich noch steigernden, ja für den jetzt schon existirenden Verkehr absolut unzureichend seien.

Es wird zu oft hingewiesen, dass die Betriebseinnahmen das ganze in den k. k. Staatsbahnen investirte Capital nicht ausreichend verzinsen, und dass deswegen das möglichste Sparen eine der grössten Pflichten der Bahnverwaltung sei. Die Unterfertigten sind der Ansicht, dass die Regierung vor Allem als ihre Pflicht die Sicherheit des Betriebes ansehen muss. Was die Einnahmen anbelangt, so ist nach der Ueberzeugung der Unterfertigten die Rente nicht nur nach der Verzinsung des Anlagecapitals durch die Betriebseinnahmen zu beurtheilen, sondern sie ist auch und im grösseren Masse im Leben des Volkswohlstandes, in der Entwicklung der Landwirthschaft, des Handels und der Gewerbe zu suchen.

Aus diesen Gründen richten die Unterfertigten an die hohe k. k. Regierung folgende Anfragen:

1. Hat die k. k. Regierung die genaue Untersuchung

der Ursachen der vorgekommenen Bahnunfälle veranlasst, und wenn nicht, gedenkt sie dies zu thun?

2. Hat die k. k. Regierung die Controlirung aller wichtigeren Bahnkörper und Objecte angeordnet, und wenn nicht, gedenkt sie dies zu thun bei gleichzeitiger Einführung periodisch vorzunehmender Revisionen?

3. Gedenkt die k. k. Regierung die den Personalstatus der Eisenbahnen regelnden Vorschriften revidiren zu lassen in der Hinsicht, dass das Ueberanstrengen vermieden werde durch die gewährleisteten ganz ausreichenden Ausruheperioden?

4. Gedenkt die k. k. Regierung die auf den gesammten Bahnbau und Bahnbetrieb Bezug habenden Vorschriften und Reglements, den jetzigen technischen Anforderungen entsprechend und die im In- und Auslande gemachten Erfahrungen verwerthend, neu bearbeiten zu lassen?"

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen nachfolgende Anfrage an Seine Excellenz den Herrn Ackerbauminister:

„Am 2. December 1895 fand die Trassenrevision der sogenannten Gosaubahn statt, welche von der Station Golling der Staatsbahnen über Abtenau und Gosau nach Steg führen soll.

Diese schmalspurige (ein Meter) Localbahn wurde von allen betheiligten Factoren gutgeheissen und schon für die Herstellung der Projectsarbeiten von Seiten des Landes und der Stadt Salzburg, sowie von der Gemeinde Abtenau namhafte Opfer gebracht, und auch das hohe k. k. Forstärar, welches in dem von dieser Localbahn aufzuschliessenden Gebiete sehr ausgedehnte Waldungen besitzt, bewilligte einen Trassirungsbeitrag von 2000 fl., welcher in der Geschichte unserer Localbahnen gewiss sehr seltene Fall das hohe Interesse beweist, welches der Staat als Waldbesitzer allein schon an dem Zustandekommen dieser Bahnverbindung besitzt.

Für unseren Fremdenverkehr hat dieses Bahnunternehmen geradezu ausserordentliche Bedeutung, weil hiedurch die Gebirgswelt des Dachsteingebietes und des Tännengebirges in die nächste Nähe Salzburgs gerückt wird und gleichzeitig eine Rundfahrt von europäischem Rufe durch das Hochgebiet des Salzkammergutes geschaffen wird, so dass sich mit Sicherheit eine ganz ausserordentliche Zunahme des Fremdenverkehres und ein Ueberströmen des grossen oberbayerischen Fremdenverkehres in diese Gegenden erwarten lässt.

Für die staatliche Forstwirthschaft ist diese Eisenbahn aber geradezu eine Nothwendigkeit, was am besten dadurch dargethan wird, dass das k. k. Forstärar im Bezirke Gosau 8000 Joch, im Bezirke Abtenau 26.000 Joch, somit zusammen 34.000 Joch Waldungen besitzt, welche gegenwärtig zum grossen Theile überständig sind, nur Wege fehlen, geeignete Triftstrassen und die bestehenden traurigen Wasserverhältnisse einen sehr geringen Ertrag abwerfen, durch die auch in dieser Beziehung sehr günstig gelegene Trasse der Gosaubahn aber dem allgemeinen Verkehr erschlossen und sammt den noch weiters vorhandenen 6000 Joch Privatwaldungen, also zusammen 40.000 Joch einem vollen Ertrage zugeführt werden, wobei die günstigen Absatzverhältnisse in das Ausland über den nahen Ausfuhrsort Salzburg vorhanden sind und zahlreiche Wasserkräfte die Niederlassung von Industrien aller Art in diesem Bahngebiete selbst begünstigen.

Die Bewohner dieses Gebietes sind arm, der einzige aber weitaus überwiegende Grossgrundbesitzer ist der Staat. Als im Vorjahre eine Abordnung von Vertretern dieser armen Gebirgsbewohner unter Führung des seither verstorbenen Hofrathes Lienbacher, welcher bis zu seinem Tode für die Sache der Gosaubahn thätig war, bei den Vorständen der staatlichen Behörden erschien, um eine dem staatlichen Interesse entsprechende Unterstützung dieser Bahn zu erreichen, wurde dieselbe von einem Minister an den anderen gewiesen.

Der Herr Eisenbahnminister erklärte, er wolle gern diese nothwendige Bahn unterstützen, aber zuerst müssen die Localinteressenten das Capital aufbringen, und als die Bittsteller beim k. k. Ackerbauministerium betonten, dass fast den gesammten Grundbesitz dieser Gegend der Staat in Händen hat und somit als der weitaus hervorragendste Localinteressent zu betrachten sei, wurde geantwortet, dass gelegentlich der Concessionsverhandlungen bei Feststellung des Staatsbeitrages für dieses Bahnunternehmen die für den Forst- und Domänenbesitz des Staates zu erwartenden Vortheile ihre Berücksichtigung finden werden.

Die Concessionsverhandlungen mit der Eisenbahnbehörde können aber unmöglich begonnen werden, bevor die Frage der Finanzirung der Bahn greifbare Formen angenommen hat, und da zur Finanzirung dieser Localbahn mindestens ein Drittel des erforderlichen Baucapitals in Stammactien gesichert sein muss und ausser dem Staate die übrigen Localinteressenten viel zu arm sind, um das nöthige grosse Capital zusammenzubringen, so gerieth die Action ins Stocken.

Das k. k. Forstärar hat aber als Besitzer der dortigen Staatsforste diese Bahn nothwendig, und offenbar nur aus diesem Grunde trat dasselbe nach Ablauf eines halben Jahres im Herbste 1896 aus eigener Initiative an den Concessionswerber heran, zuerst zu dem Zwecke, die Durchführung des Projectes für eine ausschliesslich dem Holztransporte dienende Eisenbahn ins Auge zu fassen, und als sich eine solche Transportbahn ohne Berücksichtigung des Fremdenverkehres als minder empfehlenswerth erwies, wurde die Gewährung einer Subvention vorerst nur für die oberösterreichische Theilstrecke der Gesammtbahn, welche von Steg bis Gosauschmied in der Länge von 17 km gegen 57 km der Gesammtstrecke errichtet werden soll, in Erwägung gezogen.

Der unmittelbare Nutzen, welcher dem Forstärar aus dieser kleinen Theilstrecke erwächst, zu welcher nur ein Fünftel des von der Gesammtstrecke der Gosaubahn aufzuschliessenden Waldbesitzes gravitirt, ist nicht allzu gross, dabei ist auch zu bemerken, dass der oberösterreichische Theil des ärarischen Waldbesitzes durch die Gosauer Reichsstrasse schon weit besser erschlossen ist als der salzburgische, und dass der salzburgische Waldbesitz nach der Schätzung von Forstverhandlungen mehr als zwei Millionen Gulden an Werth gewinnt, wenn die Gosaubahn ins Leben tritt.

Statt kleinlicher Anfänge mit einer Theilstrecke ist in diesem Falle die Inangriffnahme der ganzen Strecke im entschiedensten Interesse der Gesammtstrecke.

Die Gefertigten fragen daher:

Ist Seine Excellenz geneigt, im Interesse des Staates die Subvention der gesammten Strecke der sogenannten Gosaubahn in Berücksichtigung zu ziehen?"

In der 12. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. October brachten die Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen in Form eines Gesetzentwurfes einen Antrag betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Tramway-Unternehmungen ein.

In derselben Sitzung brachten die Abgeordneten Doctor Danielak und Genossen folgenden Antrag ein:

„Auf Grund der Staatsgrundgesetze und kaiserlicher Verordnungen ist in Schulen und Aemtern in Galizien die polnische Sprache eingeführt. Trotzdem ist bisher die deutsche Sprache in einigen Aemtern als innere Dienst- und Verkehrssprache verblieben. Hieher gehören in erster Linie die k. k. Staatsbahnen in Westgalizien, welche sich der deutschen Sprache im inneren Amtsverkehre, im Verkehre mit anderen inländischen Behörden und sogar mit Parteien bedienen, was wohl eine Anomalie ist, und zwar in Anbetracht, dass in Galizien beinahe alle Bahnbeamten und das Bahndienstpersonal polnischer Nationalität sind; dass dort alle kaiserlich-königlichen und autonomen Behörden, mit denen die Staatsbahnen in Verbindung stehen, seit langer Zeit in polnischer Sprache amtiren; ferner in Anbetracht dessen, dass Westgalizien durchgehends von einer kernpolnischen Bevölkerung bewohnt ist, und blos Juden sich eines verdorbenen deutschthümelnden Jargons bedienen, was überhaupt als Sprache gar nicht qualificirt werden könne; ferner in Anbetracht der Thatsache, dass deutsche Verordnungen durch das untere Dienstpersonale nicht gut verstanden werden, und in Folge dessen sich auf galizischen Bahnstationen oft Unglücksfälle ereignet haben, und schliesslich aus Rücksicht auf das gute Recht der Bevölkerung, welche entschieden verlangt, dass man sich im Verkehre mit ihr der ihr geläufigen Sprache bediene und ihre Muttersprache beachte.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, dass auf den k. k. Staatsbahnen in Westgalizien und im Grossherzogthum Krakau im inneren Amtsverkehre und im Amtsverkehre mit kaiserlich-königlichen Behörden und mit autonomen Behörden, im Amtsverkehre mit den Parteien die polnische Sprache eingeführt werde."

Ferner brachten die Abgeordneten Prochazka, Schneider und Genossen folgende Interpellation an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister ein:

„Seit Jahren petitioniren die Bewohner der Wiener Bezirke Favoriten und Simmering an alle massgebenden Factoren, dass die Ueberbrückung oder Unterfahrung des Bahnkörpers der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn am Geiselberg vorgenommen

werde, damit einmal eine ungestörte Verbindung zwischen diesen beiden hervorragenden Industriebezirken Wiens hergestellt wird. Leider fand dieser Wunsch der Gesammtbevölkerung Favoritens und Simmerings nirgends Gehör. Die lebhafte Verkehrsstrasse, welche diese Bezirke verbindet, wird täglich unzähligemale abgesperrt, und Hunderte von Fussgehern und Fuhrwerk aller Art müssen geduldig warten, bis ein Güterzug mit oft mehr als 80 Waggons verschoben wird. Insbesondere Arbeiter und Beamte, die zur festgesetzten Stunde in den Fabriken oder in ihren Bureaux sein müssen, Gewerbetreibende und Geschäftsleute, die auf die Märkte oder in ihre Geschäftslocale gelangen wollen, bringt dieser erzwungene Aufenthalt vielen materiellen Schaden. Auch die Lenker von Fuhrwerken, deren Pferde durch das Pfeifen und Schnauben der Locomotiven leicht scheu werden, kommen dadurch sehr oft in Lebensgefahr.

In Berücksichtigung dieser Umstände stellen die Gefertigten an Seine Excellenz die Anfrage:

Ist Euerer Excellenz diese Thatsache bekannt? Gedenken Euere Excellenz mit thunlichster Beschleunigung das nöthige zu veranlassen, damit dieser berechtigte Wunsch der Gesammtbevölkerung des X. und XI. Wiener Bezirkes endlich einmal in Erfüllung gehe?"

Weiters überreichten die Abgeordneten Zimmer, Chiari, Franz Hofmann und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Die Gemeindevertretungen von Deutschhause und Braunseifen haben in Anbetracht des Umstandes der völligen Verarmung und Arbeitslosigkeit ihrer Bewohner sich im Petitionswege an das hohe Haus der Abgeordneten gewendet, ihre Gegend durch eine Eisenbahn von Sternberg über Deutschhause und Braunseifen mit Friedland, resp. Römerstadt zu verbinden.

Mit ganz spärlichen Communicationen bedacht, kann jene Gegend sich unmöglich industriell entwickeln — obwohl die Bedingungen hiefür gegeben sind — weil der Verkehr mit den nächsten Bahnstationen im Allgemeinen durch die grossen Entfernungen erschwert, im Winter jedoch oft durch lange Zeit unmöglich ist.

Die Bevölkerung jener Gegend, welche sich mit Landwirthschaft und zum grössten Theile mit Weberei beschäftigt, ist durch den Niedergang der letzteren in eine solche Nothlage gerathen, dass für dieselbe das Aeusserste zu befürchten ist, wenn nicht bei Zeiten Abhilfe geschaffen werde.

Da jene Orte mit Rücksicht auf die missliche Lage der Landwirthschaft ihren armen Mitbewohnern kaum zu helfen vermögen, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die hohe Regierung wird aufgefordert, zur Linderung des dortigen Nothstandes eine Eisenbahn von Sternberg über Deutschhause und Braunseifen nach Römerstadt als Nothstandsbau in Angriff zu nehmen.

In formeller Hinsicht wird beantragt: Dieser Antrag wolle nach § 42 in abgekürzte Verhandlung gezogen und dem zu wählenden Eisenbahnausschusse zugewiesen werden."

Schliesslich interpellirten die Abgeordneten Dr. Nitsche und Genossen Se. Excellenz den Herrn k. k. Eisenbahnminister in Verkehrsangelegenheiten auf der Budweis-Salnauer Eisenbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Georgenthal-Brüx. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Carl von Pohnert, Bürgermeister in Brüx, vorgelegten Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit fast durchgängiger Strassenbenützung von Brüx über Oberleutensdorf und Georgenthal zurück nach Brüx im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Zulässigkeit der fast ausschliesslichen Strassenbenützung durch die Kleinbahn nebst den Modalitäten, unter welchen dieselbe etwa statthaft ist, ferner die Anwendbarkeit des durchaus in Aussicht genommenen Querschwellen-Oberbaues zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 8306/I.]

Localbahn Krakau - Kozmyrszow. (Industriebahn zur Dampfmühle des Ludwig Witzniewski: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. October die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von J. Judkiewicz, Bauunternehmer in Krakau, vorgelegten Detailprojectes für eine animalisch zu betreibende normalspurige Industriebahn von km 3·778 der Linie Czyżeny—Mogila der Localbahn Krakau-Kozmyrszow zur Dampfmühle des Ludwig Witznieswski die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 14.810/I.]

Localbahn Mauthausen - Grein. (Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Anordnung der Commission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Commissionsverhandlung betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen der Localbahn Mauthausen-Grein auf den 29. October anberaumt. [E.-M.-Z. 16.292/I.]

— (Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich in Wien vorgelegten Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 6·266, 11·278 und 20·835 der Localbahn Mauthausen-Grein wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.085/I.]

— (Eisenconstruction.) Der von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich vorgelegte Detailplan für die Eisenconstruction der Brücke in km 14·807 der Localbahn Mauthausen-Grein wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.860/I.]

— (Ueberfahrtsbrücke in km 0·292.) Die von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich vorgelegten Pläne für die Mauerwerksanlage und Holzconstruction der Ueberfahrtsbrücke in km 0·292 der Localbahn Mauthausen-Grein wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.714/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate August.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate August vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	14
	in Stationen	21
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	20
sonstige Betriebsunfälle		158
	zusammen	216

Die Betriebslänge betrug 39.792 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30,186.331, so dass je ein Unfall auf 184 km Betriebslänge oder auf 139.752 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	11	64
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	35	79
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	2
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	17
zusammen	62	162

Frankreich. (Mehreinnahmen der französischen Hauptbahnen im ersten Semester 1897 gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1896.) Die Mehreinnahmen der sieben französischen Hauptbahnen im ersten Semester 1897 gegenüber jenen der gleichen Betriebsperiode im Vorjahre stellen sich bei percentueller Berechnung derselben in folgender Weise dar: Nordbahn 2·87 pCt., Algerische Bahnen 2·20 pCt., Südbahn 1·95 pCt., Orléans 1·89 pCt., Ostbahn 1·77 pCt., Paris-Lyon-Mediterranée 1·53 pCt., Staatsbahnen 1·36 pCt. Ziffermässig hatten das grösste Einnahmenplus die Linie Paris—Lyon—Mediterranée mit 4,470.000 Frcs. und die Nordbahn mit 3,151.000 Frcs. Mehreinnahmen. Das Gesammtplus der Einnahmen im Jahre 1897 gegenüber jenen des ersten Semesters 1896 beträgt 14,816.600 Frcs. Die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes hatte Ende des ersten Semesters 1897 eine Zunahme von 389 km gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der tarifmässigen lagerzinsfreien Zeit bei der Abgabe in der Station M.-Ostrau wegen Güteranhäufung.

In Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Empfänger sind in der Station M.-Ostrau die Magazine und Lagerplätze mit Abgabsgütern, die Geleise mit beladenen Wagen überfüllt.

Um einer Gefährdung des geregelten Verkehres zu begegnen, wird auf Grund des § 69, Abs. (7), des Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. October 1897, Z. 9454/III, die tarifmässige lagerzinsfreie Zeit für in M.-Ostrau in ganzen Wagenladungen ankommende Frachtgüter vom 30. October angefangen bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Massgabe, dass der Tag der Avisirung, bei nicht zu avisirenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

Wien, am 25. October 1897. [803]

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Anschluss-Frachtsätze für Brettersendungen im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

Mit Bezug auf die im Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbandsgütertarife des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 1, verlautbarte Kürzung der Frachtsätze für Salzburg transit, welche nur für von Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft herrührende, in Salzburg zur Umkartirung gelangende Brettersendungen Giltigkeit haben, werden die Anschluss-Frachtsätze für die hierseitigen Stationen bis Salzburg transit wie folgt bemessen:

Von	Nach Salzburg transit Francs pro Tonne
Aigen-Voglhub	4·90
St. Gilgen	3·60
Mondsee	3·10
Teufelmühle	2·40
Thalgau	2·10
Irlach	1·70

Hiezu kommt noch die Salzburger Ueberstellungs- und Umladegebühr von $12^1/_2$ Ctms. pro Tonne.

Salzburg, am 26. October 1897. [804]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. (Nachträge III zu den Tarifheften 1 und 2) Am 1. November 1897 treten die Nachträge III zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Sie enthalten im Wesentlichen:

1. Entfernungen für die in den Verband neu einbezogenen Stationen der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn und Oberhessischen Eisenbahn, soweit sie zur Zeit dem Directionsbezirke Frankfurt a. M. angehören;
2. Entfernungen für die an den Neubaustrecken Türkismühle—Hermeskeil und Wemmetsweiler—Lebach—Nonnweiler gelegenen Stationen des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken;
3. Entfernungen für die in den Directionsbezirk Köln übergangenen Stationen der Strecke Troisdorf—Niederlahnstein (Tarifheft 1);
4. abgekürzte Entfernungen für einige Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken in Folge Eröffnung der Strecke Camburg—Zeitz und der Strecken unter 2., sowie für Burgsinn, Gemünden und Rineck des Directionsbezirkes Frankfurt a. M.;
5. Entfernungen für die neu einbezogene Station Dahlbusch-Rotthausen des Directionsbezirkes Essen;
6. Ausnahmesätze für Giessereiroheisen im Verkehre mit Rheinhausen des Directionsbezirkes Köln;
7. Ausnahmefrachtsätze für Dachschiefer für eine grössere Anzahl sächsischer Stationen;
8. die bisher im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmesätze für Glas, Glaswaaren, Stärke, Eisen und Stahl im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a. M. H. L.-B., Frankfurt a. M. (Ostbhf.), Griesheim am Main, Hanau (Westbhf.) und Höchst der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn;
9. Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmull, bezw. Erze in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif, Heft 5, vom 1. März 1891 und
2. der Sächsisch-Südwestdeutsche Verbandsgütertarif, Heft 1, vom 1. März 1891

nebst Nachträgen,

letzterer Tarif jedoch nur hinsichtlich der seit 1. April 1897 dem Directiosbezirke Frankfurt a. M. angehörenden Stationen der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn.

Durch die anderweitige Form des Kilometerzeigers für die oben unter 3. gedachten Stationen treten theilweise Erhöhungen von 1 km ein, die jedoch erst mit 1. December Giltigkeit erlangen.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Neue Holztarife.) Am 15. October 1897 traten folgende Frachtsätze für europäisches Stammholz in Ladungen von mindestens 10.000 kg in Kraft:

Nach	Von Deggendorf	Von Passau	Von Regensburg
	für 100 kg in Mark		
Dortmund D.G.E.	2·03	2·14	1·83
Köln-Deutz	1·84	1·95	1·64
Köln-Deutz B.M.	1·84	1·95	1·64

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Erweiterung des Rohstofftarifes und des Ausnahmetarifes für Malz.) Mit Wirkung vom 15. October 1897 ist der Artikel „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“ unter die Güter des Rohstofftarifes aufgenommen worden. Diese Massnahme tritt zunächst rücksichtlich der grossh. Badischen Staatseisenbahnen nur für den directen Verkehr der Stationen Basel und Mannheim einerseits und den Stationen der Reichseisenbahn, der kgl. Saarbrücker Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, des Directionsbezirkes Mainz und der Main-Neckar-Bahn andererseits in Geltung.

Ferner ist der Ausnahmetarif für Malz zur Ausfuhr auch auf jene Sendungen ausgedehnt worden, welche zur Ausfuhr nach Vorarlberg bestimmt sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1887	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks	einer der in der Schnittafel 1 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen genannten deutschen Stationen	Wien Donauquaibahnhof	Einhaltung der bezüglichen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Niederschlesischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc., giltig vom 1. September 1897	Bestehen keine	117 Heller (Schnittafel II) *)		Im Kartirungswege		*) Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich aus dem Zusammenstoss der in der Schnittafel I und II enthaltenen Theilfrachtsätze
1888	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eil- und Frachtgüter laut nachstehender Tabelle	Wien St.E.G. loco (und vice versa)	Klein-Schwechat	Einhaltung der bestehenden einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen vom 1. Mai 1894		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Eilgut			Frachtgut									
gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Classe					Specialtarife			Ausnahmetarife	
			I	II	A	B	C	1	2	3	I	II
Heller pro 100 Kilogramm												
40	40	40	40	40	32	30	30	29	29	27	27	27

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Pfge.				
1889	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Christbäume als Frachtgut	Holoubkau	Annaberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2 für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze	142		Im Kartirungswege		
					Chemnitz					149				
					Dresden-Altstadt					170				
					Dresden N.L. u. Sch. Bhf.					173				
					Freiberg					160				
					Zwickau i. S.					132				
					Leipzig Bay. Bhf.					157				
					Leipzig Dresd. Bhf.					157				
					Leipzig Thür. Bhf.					157				
					Leipzig Magd. Bhf.					159				
				Hořowitz	Annaberg					154				
					Chemnitz					161				
					Dresden-Altstadt					175				
					Dresden N.L. u. Sch. Bhf.					178				
					Freiberg					165				
					Zwickau i. S.					144				
					Leipzig Bay. Bhf.					169				
					Leipzig Dresd. Bhf.					169				
					Leipzig Thür. Bhf.					169				
					Leipzig Magd. Bhf.					171				
				Zbirow	Annaberg					149				
					Chemnitz					156				
					Dresden-Altstadt					170				
					Dresden N.L. u. Sch. Bhf.					173				
					Freiberg					160				
					Zwickau i. S.					139				
					Leipzig Bay. Bhf.					164				
					Leipzig Dresd. Bhf.					164				
					Leipzig Thür. Bhf.					164				
					Leipzig Magd. Bhf.					166				
				Zditz	Annaberg					159				
					Chemnitz					166				
					Dresden-Altstadt					170				
					Dresden N.L. u. Sch. Bhf.					173				
					Freiberg					160				
					Zwickau i. S.					149				
					Leipzig Bay. Bhf.					174				
					Leipzig Dresd. Bhf.					174				
					Leipzig Thür. Bhf.					174				
					Leipzig Magd. Bhf.					176				
1890	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), ferner Hartblei und Bleizink	Přibram	Waldmünchen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 3 A vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	1·05 Mark		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt			Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1891	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumaterialien	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Langen	Gilt nur für Baumaterialien zum Baue eines Hotel- und Restaurationsgebäudes auf Baugrund in der Station Langen, bei Aufgabe als Frachtgut, unter Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe müssen an den Bahnhofs-Restaurateur J. Zwettler in Langen adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1898	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende August 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu bewirken ist	
1892	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose	Hallein	Arnau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	198 Heller		Im Kartirungswege		
1893	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe Tabelle		Holz der Abtheilung a): Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Holz der Abtheilung b) und c): Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Ischl a)	Ischl b)	Ischl c)	Kitzbühel a)	Kitzbühel b)	Kitzbühel c)	Mandling a)	Mandling b)	Mandling c)	Zell a. S. a)	Zell a. S. b)	Zell a. S. c)
	Abtheilung — Mark für 100 kg											
München C.B.	0·77	0·87	0·94	0·57	0·60	0·66	0·72	0·79	0·86	0·73	0·79	0·85
München O.B.	0·75	0·84	0·91	0·55	0·58	0·63	0·70	0·76	0·83	0·71	0·77	0·82
München S.B.	0·76	0·85	9·92	0·56	0·59	0·64	0·71	0·77	0·84	0·72	0·78	0·83

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1894	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Wein in Fässern	Triest S.B. und Freihafen S.B., Fiume	G a y a	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen bezüglicher Sendungen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Tarife für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	292 Heller		Im Kartirungswege		
1895	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Pflüge (Pos. P-17 des Waarenverzeichnisses im österr.-ungar. Tarif-Theile I)	R a u d n i t z	P e r i t r a n s i t	Die Sendungen müssen mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des bestehenden Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Die Frachtsätze unter: a) gelten für Sendungen ohne Gewichtsbedingung, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief; endlich die Frachtsätze unter c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Frcs. per Tonne = 1000 kg a) 52·24 b) 42·30 c) 37·19	V a r i a b e l	K a r t i r u n g		
1896	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel als Eilgut	Félegyháza, Kecskemet	Leschnitz, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Unter Aufrechthaltung der im Tarife für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr vom 1. April 1895 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. November 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Tarif vom 1. April 1895	Bestehen keine Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Leschnitz für			
	5	10	15	100
	Kilogramm in Markpfennig			
Félegyháza	62	89	116	699
Kecskemet	61	87	113	682

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Hellern pro Tonne à 1000 kg					
1897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwald transit	Pardubic St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Schnittfrachtsätze der Gruppe A auf Seite 18 und 19 des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direction Kattowitz nach Stationen der Oe.N.W.B. etc., giltig vom 1. November 1897	718	560	158	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	Die für die gleichen Transporte in den Verordnungs-Blättern Nr. 125 vom 31. October 1896 sub Post 1797, Nr. 67 vom 12. Juni 1897 sub Post 1175, Nr. 84 vom 22. Juli 1897 sub Post 1382 publicirten Frachtzugeständnisse treten gleichzeitig ausser Kraft
					Přelouč				802	742	60			
					Heřmanměstec				954	784	170			
					Choltic				914	784	130			
					Kosteletz-Višic				986	886	100			
					Prachovic				1010	910	100			
					Kalk-Podol				1018	918	100			
					Alt-Kolin				914	874	40			
					Elbe-Teinitz				896	876	20			
					Kladrub				844	794	50			
									in Hellern pro Tonne à 1000 kg					
1898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Böhm.-Trübau via Chotzen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direction Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden	—	160	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	—
				Wenzeslausgrube					704	594	110			
				Rubengrube					686	576	110			
				Neurode					680	570	110			
				Möhlten					644	566	78			
				Mittelsteine St.E.G. loco					694	540	154			
									in Hellern pro Tonne à 1000 kg					
1899	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Wenzeslausgrube	Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direction Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	958	866	92	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oesterr. Nordwestbahn resp. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Schreckenstein, bezw. Josefstadt-Jaroměř adressirt und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein
				Rubengrube					934	842	92			
				Wenzeslausgrube	Josefstadt-Jaroměř				604	530	74			
				Rubengrube					586	512	74			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1900	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Märzdorf	Mährisch-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	31 Heller	24 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1901	Oesterr. Nordwestbahn		Bier in Fässern	Gross-Priesen	Wien Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	a) 143 kr. b) 132 kr.	a) 126·6 kr. b) 104·6 kr.	a) 16·4 kr. b) 27·4 kr.	Im Kartirungswege		
1902	K. k. Staatsbahn-Direction in Linz		Steine der Pos. S–57, 58 und 59	Schärding, Taufkirchen und Andorf	Stationen des In- und Auslandes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Nebengebühren der Versandstation, Wägegeld	Wägegeld 0·80 Heller „ 0·68 Pfennige „ 0·84 Centimes	Wägegeld 0·40 Heller „ 0·34 Pfennige „ 0·42 Centimes	Wägegeld 0·40 Heller „ 0·34 Pfennige „ 0·42 Centimes	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
83	Nr. 118 vom 12. October 1897	1769	Südbahn-Gesellschaft	k.k.St.B. K.F.N.B.	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	In der Rubrik 13 ist das Wort „schliessende" auf „reclamirende" abzuändern	
		1779		K.k.St.B. B.E.B.	Ordinäre Glasflaschen	Neusattl	Triest und Fiume		

K. k. Eisenbahn-Bauleitung Troppau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung von **1400 Eichen- und 50.000 weichen Schwellen,** sowie von **47 Garnituren Extrahölzer** franco der Lagerplätze längs der Baustrecken Röwersdorf—Hotzenplotz und Bärn Andersdorf—Hof, eventuell franco der Abzweigestationen Röwersdorf und Bärn Andersdorf der genannten Schmalspurbahnen soll im Offertwege vergeben werden.

Die Lieferung hat mit Ende März 1898 zu beginnen und muss bis spätestens Ende Juni 1898 beendet werden.

Die auf diese Lieferung bezughabenden näheren Auskünfte können bei der gefertigten k. k. Eisenbauleitung Troppau eingeholt werden, woselbst auch die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse eingesehen und bezogen werden können.

Zu dem Offerte ist sich der aufgelegten Formularien zu bedienen, und sind diese in allen ihren Theilen entsprechend ausgefüllt unter versiegeltem Couvert, welches mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Schwellen und Extrahölzern" zu versehen ist, bis spätestens **27. November 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Bauleitung einzureichen.

Der k. k. Eisenbahn-Bauleitung steht es frei, die Offerte hinsichtlich des offerirten Quantums ganz, theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Troppau, am 23. October 1897.

K. k. Eisenbahn-Bauleitung Troppau.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. Wien, 30. October 1897. X. Jahrgang.

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. November 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 16. October 1897*) für die Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Heinrich Edlen von Mattoni, kaiserl. Rath und Gutsbesitzer, im Vereine mit dem Bezirksobmanne Johann Seidl in Wildstein, dem Bürgermeister Carl Habermann in Schönbach und dem k. und k. Kämmerer Engelhardt Grafen Wolkenstein-Trostburg in Wildstein die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Tirschnitz der Linie Komotau—Eger der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Wildstein nach Schönbach in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 27. October 1897 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 246.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon das Reinerträgniss der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt, die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 3, bezw. anstatt der nach Absatz 4 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 4 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen jeder Art zu leisten. Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage der Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden

Reste des im Absatze 4 erwähnten Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche als Zubehör des Bahnunternehmens oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 16. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Tirschnitz nach Schönbach.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Tirschnitz nach Schönbach ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 21 km lange Localbahn zweigt am nördlichen Ende der Station Tirschnitz der Linie Komotau—Eger der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ab, führt vorerst in nördlicher Richtung zwischen den Ortschaften Rohr und Höflas und hierauf in nordwestlicher Richtung, theilweise entlang dem Fonsauer Bache, nach Wildstein. Sodann nimmt die Linie eine vorwiegend nördliche Richtung bis nach Grossloh, wendet sich hierauf nach Nordosten und gelangt, bei Brenndorf abermals in nördliche Richtung übergehend, nach Schönbach, woselbst die Endstation im Westen der gleichnamigen Stadt angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen. Gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der Localbahn an die Bahnlinie Komotau—Eger der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Tirschnitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der ausschl. Buschtěhrader Eisenbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat in der Regel unter Anwendung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit dazwischen liegenden Wasserkrahnen, sowie in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1·0 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des

k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4·0 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter mit 12 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen als betriebsführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden, oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:
2 Tenderlocomotiven mit je drei gekuppelten Achsen;
6 Personenwagen;
2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);
30 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 12·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen und erhalten an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 60 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 60 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

2. Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 16. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. October 1897, Z. 16.215/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 11. October 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 29. September 1897 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Szeged-Karlova dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken ist nicht erforderlich, da die Betriebsverwaltung der neuen Localbahn, die der kgl. Ungarischen Staatsbahnen — soweit nicht einzelne Theile in der Liste ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen bereits angehört; aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecken in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 20. October 1897 Kenntniss gegeben.

Bei diesem Anlasse wurden auch zwei Druckfehler in der Kundmachung vom 14. August 1897, Z. 12.693/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 96, Seite 1694), folgendermassen berichtigt:

unter I, lit. c) ist in der ersten Zeile statt „östliche“ „restliche“ Theilstrecke zu lesen, und

ebendaselbst, lit. d) in der letzten Zeile das Wort „Bochau“ durch „Buchau“ zu ersetzen.

Wien, am 26. October 1897.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 15. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19./20. October richteten die Abgeordneten Dr. Piętak, Dr. Rutowski, Dr. Lewicki und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellation:

„Nach einer in mehreren Tagesblättern enthaltenen Nachricht soll das k. k. Eisenbahnministerium an die Betriebsdirectionen der Oesterreichischen Staatseisenbahnen unterm 1. October l. J. einen vertraulichen Erlass hinausgegeben haben, in welchem rücksichtlich der Staatseisenbahn-Beamten nichtdeutscher Zunge die Bestimmung enthalten sein soll, dass es für dieselben, namentlich für die Conceptsbeamten, nicht genüge, wenn sie in der deutschen Sprache in Wort und Schrift sich leicht verständigen können, dass es vielmehr von ihnen gefordert werden müsse, dass sie diese Sprache so weit beherrschen, um sich in derselben auch stilgerecht ausdrücken zu können. Die Eisenbahn-Directionen haben künftighin bei Aufnahme und Ernennungen von Conceptsbeamten auf diese volle Qualification der Candidaten auch in sprachlicher Hinsicht streng zu achten und in zweifelhaften Fällen dieselbe durch entsprechende Prüfungen festzustellen. Die jetzt schon im Conceptsdienste in Verwendung stehenden Beamten, welche in der Handhabung der deutschen Sprache eine Unsicherheit zeigen, seien zu verpflichten, ihre diesbezüglichen Kenntnisse in kürzester Zeit zu vervollständigen und hiebei darauf aufmerksam zu machen, dass hievon ihr weiteres Avancement abhänge.

In Erwägung, dass, da es sich im vorliegenden Falle nicht um literarische Leistungen der Eisenbahn-Beamten, sondern um die Dienstsprache handelt, für den Zweck des Dienstes es vollkommen genügt, wenn der Beamte der deutschen Sprache so weit mächtig ist, dass er sich in Wort und Schrift sprachlich correct verständigen kann, eine höhere sprachliche Begabung dagegen im Interesse des Dienstes keineswegs erforderlich ist,

in weiterer Erwägung, dass auch nach dem Organisationsstatute (§ 20) und der Dienstordnung (§ 7, Nr. 4) von den Eisenbahn-Beamten nicht mehr verlangt wird, als die Kenntniss der deutschen Sprache, als der Dienstsprache, in Wort und Schrift, die Forderung einer stilgerechten Handhabung dieser Sprache dagegen viel weiter geht, weil dies bekanntermassen eine besondere Begabung bildet, welche mit der vollkommenen Beherrschung einer Sprache, selbst wenn sie die Muttersprache des betreffenden ist, nicht von selbst gegeben ist, dass demnach der erwähnte Erlass den angeführten Bestimmungen zuwider die dortselbst geforderte sprachliche Qualification für die Beamten nichtdeutscher Zunge bedeutend verschärfen und eine im vertraulichen Wege unzulässige Aenderung der kundgemachten Bestimmungen enthalten würde,

in der Erwägung ferner, dass es verschiedene Stilarten gibt, die Stilgerechtigkeit überhaupt ein höchst vager Begriff ist, vom subjectiven Geschmacke abhängt und nach diesem beurtheilt wird, dass es demnach in unserem Falle von dem subjectiven Gutdünken des Amtsvorgesetzten abhängen würde, darüber zu entscheiden, ob ein Eisenbahn-Beamter sich in der deutschen Sprache stilgerecht in Wort und Schrift auszudrücken vermag,

in der Erwägung schliesslich, dass nach all dem Gesagten ein solcher Erlass — sollte dies auch nicht sein Zweck sein — in Folge der dienstlich nicht nothwendigen Verschärfung der sprachlichen Befähigung eine fast gänzliche Ausschliessung der Candidaten nichtdeutscher Zunge von dem Conceptsdienste in den Staatseisenbahnämtern und von den weiteren Avancements in denselben nach sich ziehen müsste, und zwar oft eine ganz willkürliche Ausschliessung, da in jedem einzelnen Falle die Aufnahme eines nichtdeutschen Candidaten in den Conceptsdienst und das weitere Avancement eines nichtdeutschen Conceptsbeamten nicht allein von seiner fachlichen Qualification und der genügenden Kenntniss der deutschen Sprache abhängen würde, sondern noch überdies von dem weiteren subjectiven, unentwirrbaren Momente, ob der Amtsvorgesetzte an dem Stile des betreffenden in der deutschen Sprache, selbst wenn er auch thatsächlich dem bei uns gangbaren, keineswegs tadellosen Amtsstile entsprechen würde, sein Gefallen gefunden hat oder nicht,

erlauben sich die Unterzeichneten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

1. Hat Seine Excellenz einen vertraulichen Erlass, dessen wesentlicher Inhalt oben angeführt worden ist, in der That hinausgegeben? — und wenn dem so ist

2. Sind Seine Excellenz bereit, diese Anordnung in dem Sinne zu ändern, dass an die nichtdeutschen Candidaten für den Conceptdienst bei den Staatseisenbahnen und an die nichtdeutschen Staatseisenbahn-Conceptsbeamten bezüglich ihrer Befähigung, in der deutschen Sprache zu amtiren, keine höheren Anforderungen gestellt werden sollen, als es in der Dienstordnung den Interessen des Dienstes gemäss vorgeschrieben ist?“

Die Abgeordneten Prochazka, Schneider und Genossen richteten in derselben Sitzung folgende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Die Bewohner des Wiener XI. Bezirkes Simmering bemühen sich seit Jahren, in ihrem Bezirke eine Haltestelle der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erhalten. Dieselbe ist thatsächlich ein Bedürfniss für diesen Bezirk. Der Bahnkörper geht mitten durch den Bezirk, und es wäre leicht möglich, eine solche Haltestelle ohne viele Kosten zu errichten. Die Vortheile und die Wohlthat, welche eine solche Haltestelle den Bewohnern bringen würde, bedarf wohl keiner näheren Erklärung.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Gedenken Euere Excellenz das Nöthige zu veranlassen, damit dieser Wunsch der Bevölkerung Simmerings baldmöglichst in Erfüllung gehe?“

Die Abgeordneten Axmann, Prochazka und Genossen richteten folgende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Am heutigen Tage wurde von der IV. Abtheilung der Werkstätte Wien I (Westbahnhof) 28 Mann das Arbeitsverhältniss gekündet, ohne hiefür diesen Arbeitern nöthige Gründe bekanntgegeben zu haben.

Diese Verfügung trifft zum grössten Theile Familienväter, welche gerade während der Winterszeit subsistenzlos werden, und wird demnach an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob derselbe von dieser Verfügung der betreffenden Werkstättenleitung Kenntniss hat und bereit ist, zu veranlassen, dass diesen gekündigten Arbeitern ihr Arbeitsverhältniss aufrecht erhalten bleibe.“

Schliesslich richteten die Abgeordneten Bielohlawek, Axmann, Prochazka und Genossen nachstehende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Durch die Uebernahme der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft Seitens der Länderbank sind in den Dienstverhältnissen des Fahrpersonales Zustände eingetreten, welche dem socialen Zuge der Zeit geradezu Hohn sprechen.

Fast sämmtliche alte Bedienstete werden aus Ersparungsmassregeln entlassen und durch billiges, aber gänzlich ungeschultes Personal ersetzt.

Mit Rücksicht auf die in letzterer Zeit sich immer mehrenden Eisenbahnunfälle erlauben sich die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfrage zu stellen:

Ist Seine Excellenz geneigt, diesbezüglich Erhebungen pflegen zu lassen, welche geeignet erscheinen, den hier erwähnten Uebelständen ehethunlichst ein Ende zu bereiten?“

In der 18. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. October ergreift das Wort

Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg:

„In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. September d. J. haben die Herren Abgeordneten Posch und Genossen unter Hinweisung auf die laut Nr. 3 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 2. Jänner 1897 kundgemachte Frachtermässigung für Düngemittel auf den galizischen Eisenbahnen, sowie auf das auch in den westlichen Ländern bestehende Bedürfniss nach billigen Düngemitteln die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Tarife für Kunstdünger, wie sie auf den östlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zu Recht bestehen, auch auf die westlichen Linien auszudehnen.

Diese Anfrage beehre ich mich dahin zu beantworten, dass Studien darüber im Zuge sind, in welcher Weise es möglich wäre, die Tarife wenigstens für eine grössere Anzahl Düngemittel auf den westlichen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen herabzusetzen und sohin auf diesen Linien, sowie auf jenen in Galizien eine gleichmässige Tarifirung der Düngemittel herbeizuführen, durch welche, ohne die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen in allzu empfindlicher Weise zu beeinflussen, den Interessen der Landwirthschaft soweit als thunlich Rechnung getragen wird.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Przeworsk—Rozwadów: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung der Theilstrecke von km 0·0 bis 11·18.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat zur Vornahme der politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Theilstrecke der zu erbauenden Staatsbahnlinie Przeworsk—Rozwadów von km 0·0 bis 11·18 und für die Verbindungscurve von der Betriebsausweiche Gorliczyna bis zum Anschlusse an die Linie Krakau—Lemberg den 11., 12. und 13. November bestimmt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 16 269/IV.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Project für den Bau eines Magazines der Jungbunzlauer Spiritus- und chemischen Fabrik auf Parcelle Nr. 424/8 in Cejtic.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Direction der Böhmischen Nordbahn - Gesellschaft vorgelegte Project betreffend den von der Jungbunzlauer Spiritus- und chemischen Fabrik beabsichtigten Bau eines Magazines auf Parcelle Nr. 424/8 in Cejtic, insoweit dadurch Bahngrund in Anspruch genommen wurde, zur Ausführung genehmigt. [Z. 15.948/IV.]

Projectirte Localbahn Bregenz-Bezau. (Varianten km 0—5·3, 15·9—16·9, 19·7—23·2 und 25·951—34·570: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. October die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich der von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojecte für die Varianten der Anschlussstrecke km 0·762, d. i. von der Stelle der Einmündung der Localbahn in die zu erweiternde Station Bregenz der k. k. Staatsbahnen bis km 5·3, ferner der Theilstrecken km 15·9 bis 16·9, km 19·7—23·2 und endlich der Theilstrecke km 25·951 bis 34·570 der schmalspurigen Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzer Waldbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Die Ertheilung des Bauconsenses für die in Frage stehenden Theilstrecken wird dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten. [E.-M.-Z. 14.641/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Linz: Abänderung des Namens der Haltestelle „Parkstrasse" der elektrischen Localbahn in Gmunden in „Kuferzeile".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 17. October 1897, Z. 16.093/IV, die Abänderung des Namens der Haltestelle „Parkstrasse" der elektrischen Localbahn in Gmunden in „Kuferzeile" genehmigt.

Ausland.

Bayern. (Differenziale Tarifirung von Getreide und Mehl.) Das bayerische Ministerium des Innern hat auf die Eingabe einer Handelskammer über Hebung der Müllerei folgenden Bescheid ertheilt:

Die Frage einer differenzialen Tarifirung von Getreide und Mehl kann nicht für die Bayerischen Staatsbahnen allein, sondern nur für das Gesammtgebiet der deutschen Eisenbahnen einheitlich geregelt werden. Ob freilich eine Aenderung in der deutschen Güterclassification zu erzielen ist, erscheint zweifelhaft. Immerhin ist die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahn angewiesen worden, einen entsprechenden Antrag in der Tarifcommission zu stellen. Was den Antrag betrifft, es möge die Wiedereinführung der Staffeltarife für Mehlfabrikate verhindert werden, so liegen zur Zeit keine Anhaltspunkte vor, welche die Annahme zuliessen, dass die preussische Regierung mit der Absicht umgehe, die bezeichneten Tarife wieder aufleben zu lassen. Mit Rücksicht auf die in der Eingabe gestellten Anträge wegen der Aenderung der Ausbeuteverhältnisse für Mehl und Gries, wegen der Massnahmen gegenüber den französischen Mehlexportprämien, sowie der Aufhebung der Zollcredite für Getreide und Mehlfabrikate wurde die Eingabe dem Reichsamte des Innern und dem Reichschatzamte übermittelt. Die dort eingeleiteten Verhandlungen sind noch nicht zum Abschlusse gelangt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wiedergeltingen.) Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden, Kleinvieh und Stückgütern befugte Station V. Cl. Wiedergeltingen wurde am 15. October auch für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Rumänien. (Projectirter Bau einer Verbindungsbahn zwischen Tultscha und Küstendsche [Constantza].) Die kgl. rumänische Regierung hat den Bau einer von Tultscha ausgehenden, die Dobrutscha durchschneidenden, bis zur Eisenbahn- und Seehafenstation Küstendsche führenden Eisenbahn beschlossen. Die projectirte Linie ist von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung der bisher an Communicationswegen arm verbliebenen Dobrutscha, einem überaus fruchtbaren und entwicklungsfähigen Gebietstheile Rumäniens.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVII. Stückes.) Das am 22. October herausgegebene CLXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 3445: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 18. October 1897, Z. 13.031, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3446: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 18. October 1897, Z. 38.646, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3447: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 18. October 1897, Z. 20.061, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus den rumänischen Districten Jassy und Teleorman.

— (Inhalt des CLXXXVIII. Stückes.) Das am 25. October herausgegebene CLXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3448: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 20. October 1897, Z. 35.313, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3449: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. October 1897, Z. 12.413, betreffend Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem bayerischen Amtsbezirke Berchtesgaden nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 3450: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. October 1897, Z. 90.923, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3451: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. October 1897, Z. 20.082, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXXXIX. Stückes.) Das am 26. October herausgegebene CLXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3452: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. October 1897, Z. 169.038, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3453: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. October 1897, Z. 163.642, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstation Rokycan (Rokitzan) als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S. unterstellte, 20·48 km lange vollspurige Strecke Bitterfeld—Stumsdorf und die 33·2 km lange vollspurige Strecke Polička—Skutsch der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, ferner die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende, am 3. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 82·169 km lange Strecke Alvincz—Nagy-Szeben sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages IX zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 1. November 1897 der Nachtrag IX zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Kreuzer ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 27. October 1897. [805]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 werden die im Theil II, Heft 1, auf Seite 198 enthaltenen Theilfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 23 (Zucker) wie folgt berichtigt:

Theilfrachtsätze unter A b/II:

von Freiheitau anstatt 479 ist zu setzen **478**
„ Mähr.-Ostrau „ 471 „ „ „ **468**

Theilfrachtsätze unter A c/II:

von Freiheitau anstatt 378 ist zu setzen **377**
„ Mähr.-Ostrau „ 370 „ „ „ **367**

Centimes pro 100 kg.

Wien, am 27. October 1897. [806]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. October 1896.

Am 1. December 1897 tritt zum Tarife vom 1. October 1896 für den vorbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag II in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Anderweite Bezeichnung des Tarifes.
2. Ergänzung, bezw. Aenderung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.
3. Einbeziehung von Stationen.
4. Aenderungen von Stationsnamen und
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich erhältlich.

Gleichzeitig wird der Frachtsatz für Getreide im Verkehre mit Krystynopol (Seite 22 des Tarifes) von 159 auf **157** Pfennig berichtigt.

Wien, am 27. October 1897. [807]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 15. December 1897 treten die im Nachtrag I zum Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. November 1896 für Roheisen (Ausnahmetarif 3 B III/c) im Verkehre mit den Stationen Březnitz und Přibram enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft und werden durch die bezüglichen Frachtsätze des Specialtarifes III des Classenguttarifes ersetzt.

Ferner finden die für Düngemittel im Verkehre mit Linz und Salzburg im Nachtrag I zum Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. November 1896 (Ausnahmetarif Nr. 4) angegebenen Frachtsätze mit dem oben genannten Tage nur bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Anwendung.

Wien, am 13. October 1897. [808]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elektrische Strassenbahn Smichov-Košiř.

Fahrtarif.

4 Stationen . . . . 3 kr.
ganze Strecke . . . . 5 kr.

An Werktagen Früh von ½6 bis 8 Uhr, Mittags von 11 bis 1 Uhr, Abends von 6 bis 8 Uhr:

4 Stationen . . . . 2 kr.
ganze Strecke . . . . 3 kr.

Die Beförderung beginnt Früh um ½6 Uhr und endet Abends um 10 Uhr. — Alle 7 Minuten geht ein Wagen ab. [809]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Getreide-Ausfuhrtarif Sachsen—Schweiz und Westösterreich. (Einbeziehung der Station Leisnig.) Vom 20. October 1897 ab wurde die Station Leisnig in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg im Verkehre von Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau, Kufstein und Salzburg transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich vom 1. Jänner 1897 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach		
	Lindau transit	Kufstein transit	Salzburg transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Leisnig	1·96	1·65	1·79

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans. (Tarifergänzung.) Zum 1. November 1897 wird die Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 2 und 3 (Façon- und Roheisen) des Gütertarifes für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungs- und die Auskunftsstellen nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1903	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C-5	Prag Oe.N.W.B. und Wisocan transit	Freiheit-Johannisbad	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.			50% von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma F. Schmidt in Freiheit als Empfängerin lautenden Original - Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen zur Herstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlage der Firma F. Schmidt in Freiheit bestimmt sein
1904	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C-5	Prag Oe.N.W.B. und Wisocan transit	Freiheit-Johannisbad	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.			50% von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf das gräfl. Czernin-Morzin'sche Forstamt Marschendorf als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau des durch Hochwasser zerstörten Brettsägewerkes der gräfl. Czernin-Morzin'schen Herrschaft Marschendorf bestimmt sein
1905	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. 6—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Komotau loco Saaz loco Gaya loco	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes	Verschieden	Verschieden	28 Heller 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1899 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Gaya, Komotau oder Saaz zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband zugestandenen vorangeführten Frachtnachlässe billiger stellen als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Rechnungsweise zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1906	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide laut Nomenclatur des Tarifes, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Podwołoczyska (Bhf.) transit (für Sendungen von Stationen der Linie Wapnjarka (excl.)—Uman—Schpola und darüber hinaus	dunaparti p. u. ferenczváros fővámház Józsefváros } Budapest	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehres	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehres	335 Heller	305 Heller	30 Heller	Im Kartirungswege		
1907	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier in Fässern	Pilsen	Genf transit mit der Bestimmung nach Lyon Marseille Cette Toulon (Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) und weiter	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 5. November 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Ausnahmetarif vom 1. December 1894 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold pro 1000 kg a) 63·95 b) 52·60 a) 62·10 b) 52·60 a) 63·10 b) 52·60 a) 60·95 b) 51·30		Im Kartirungswege		
				Plzenec	Genf transit mit der Bestimmung nach Lyon Marseille Cette Toulon (Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) und weiter					a) 64·45 b) 53·20 a) 62·60 b) 53·20 a) 63·60 b) 53·20 a) 61·45 b) 51·70				
1908	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Hallein	Neudek Sollnitz Klein-Neusiedl Freiheit-Johannisbad	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 191 219 122 198		Im Kartirungswege		
1909	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Spiritus, raffinirt (aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Lemberg	Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer der im Ausnahmetarife für Spiritus der Tarifhefte 1 und 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband	Verschieden	Verschieden	40 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender quartalweise bis längstens Ende März 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1910	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Serie II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Kotor-Alsó-Domboru, Station der Südbahn-Gesellschaft	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 5. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc., Theil IV, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Centimes 260		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					260				
					St. Margrethen transit					263				
					den sämmtlichen schweizerischen Verbandsstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes		Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898			Schnittsätze, Schnitt-Taritabelle II, Abth. A*) (Seite 24)				*) Die Frachtsätze der Schnitt-Taritabelle II, Abth. B, sind dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif (Seite 25 und 26) zu entnehmen
										in Centimes 260				
					Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der grossh. Badischen Staatseisenbahnen: Basel					in Centimes 354 346**)				**) Siehe die Bemerkung auf Seite 27 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
					Schaffhausen					314				
					Singen					in Pfennig 252 251**)				
					Konstanz					237				

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9 Kreuzer / Heller a)	9 b)	10 Heller a)	10 b)	11 Heller a)	11 b)	12	13	14
1911	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Bregenz und Lindau	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5,000 kg b) 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1896	Vom 10. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896	319 638	303 606	588	530	50	76	Im Kartirungswege		
					Buchs				313 626	298 596	586	530	40	66			
					St. Margrethen				320 640	304 608	602	552	38	56			
				Mähr.-Ostrau	Bregenz und Lindau				302 604	286 572	564	522	40	50			
					Buchs				296 592	281 562	552	522	40	40			
					St. Margrethen				303 606	287 574	568	536	39	38			
				Oswiecim	Bregenz und Lindau				Bestehen keine directen Frachtsätze		600	542					
					Buchs						592	542					
					St. Margrethen						608	564					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Ausfolgung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1912	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Rohe Kalksteine	S e t z d o r f (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	S a a r a u (Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau der kgl. Preussischen Staatsbahnen)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 22 des nebenbezeichneten Verbandtarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896, des Tarifes für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	36 Pfennig		Im Kartirungswege		
1913	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz, und zwar: Buchenholz der Pos. H—19, Punkt 3 und 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Krechowice	Ernsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 2. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	138 Heller		Im Kartirungswege		
1914	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rübenschnitze	Freiheitau	Schönstein	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahnstrecke vom 1. Juni 1888	12·7 kr. = 25·4 Heller	21 Heller	4·4 Heller	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Schönstein	Freiheitau				14·6 kr. = 29·2 Heller	25 Heller	4·2 Heller			
1915	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Bükszáv-Bálványos	W i e n (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife		Heller 256		Im Kartirungswege		
				Szt Simon						259				
				Csikszereda						261				
1916	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	F r ä t t i n g s d o r f	J e n b a c h via Wien Donauquaibahnhof—Tulln—St. Pölten	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	194 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1917	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thon der Pos. T-12a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, lose oder in Säcken verpackt	Lettowitz	Segen Gottes	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	55·4 Heller	48·0 Heller	7·4 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1918	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 15 C (Porzellanerde etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2 (Porzellanerde etc.)	Kasniau Ober-Briž Nürschan	Blankenstein a. S. oder vice versa	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 15 C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Pfg. 96 93 93		Im Kartirungswege		
			Artikel des Ausnahmetarifes 6 (Getreide etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Littau	Kültzschau oder vice versa	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				253				
1919	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Böhmischen Commercialbahnen	Mineralische Kohle	Neurode, Rubengrube, Wenzeslausgrube und Möhlten	Wlkawa und Taxis-Dobrowitz B.C.B.	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Kohlentarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direction Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	40 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
1920	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art mit Ausnahme von Traubenzucker, Starkezucker, Bleizucker und Rohzucker, ferner Candiszucker	Angern Bedihost Bisenz-Pisek Chropin Chybi Freiheitau Göding Hohenau Hullein Kojetein Leipnik Lundenburg Mähr.-Ostrau Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach i. M. Ung.-Hradisch	Marchegg transito (für Sendungen nach Györ und Tótmegyer, sowie nach über diese beiden Stationen hinaus gelegenen Stationen)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	Verschieden	Heller 22 71 44 65 104 92 37 25 58 63 68 30 90 70 63 40 44 48	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1921	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Kralup	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897		Pfge. 28 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
				Aussig-Landungsplatz						23 *)				
				Schönpriesen-Umschlag						23 *)				
				Dresden-Elbkai						50				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
37	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	17	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Zágráb M.Á.V. S.B.	Fiume	12. November 1897	
		18				Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest S.B. Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Ó-Buda-Filatorigát Eszék und Eszék-alváros			
38	Nr. 39 vom 3. April 1897	826			Mehl (mit der Bestimmung nach den nordafrikanischen, sowie nach über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen)	Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest S.B. Budapest-Lipótváros Budapest-nyug. p. u. Ó-Buda-filatorigát Eszék und Eszék-alváros			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. **Wien, 4. November 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Friedeberg nach Kunzendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Otto Niendorf in Kattowitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Friedeberg nach Kunzendorf, soweit diese Linie auf österreichischem Gebiete liegt, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. October 1897. Z. 13.922/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Franzensthal nach Wejwanow und von da zur Station Radnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Dr. Georg Zetter in Střeschowitz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 3. October 1895, Z. 37.600 (Verordnungs.-Blatt Nr. 121 vom 15. October 1895), ertheilte und seither wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Oujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanow und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast—Radnitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. October 1897. Z. 15.068/I.

Betriebseröffnung der schmalspurigen Localbahn Neuhaus-Neubistritz.

Die schmalspurige Localbahn Neuhaus-Neubistritz mit den Stationen Neuhaus, Blauenschlag, Roskosch, Königseck, Adamsfreiheit, Neubistritz und den Haltestellen Heinrichsschlag, Klein-Rammerschlag, Zinolten und Theresienthal, wovon die zwei letzteren Haltestellen auch als Verladestellen eingerichtet sind, wurde am 1. November 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Neuhaus, Blauenschlag, Roskosch, Königseck, Adamsfreiheit und Neubistritz für den Gesammtverkehr, die Verladestellen Zinolten und Theresienthal für Personen- und beschränkten Gepäcks- und Wagenladungsverkehr, die Haltestellen Heinrichsschlag und Klein-Rammerschlag für Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

In den Haltestellen findet die Fahrkartenausgabe durch die Conducteure im Zuge statt.

Die Fahrordnung erscheint in separatem Plakate veröffentlicht.

Prag, im November 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Eisenbahnverkehr im Monate September

1897 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate September 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 18. September die 3·017 km lange Theilstrecke Parkstrasse—Wolschaner Friedhöfe—Jungmannstrasse der elektrischen Kleinbahn Prag (Königl. Weinberge)—Žiškov;

am 22. September die 39·552 km lange Theilstrecke Modřan—Měchenic—Dobřisch, ferner die 4·508 km lange Theilstrecke Požar—Eule und das 0·764 km lange Schleppgeleise in das Eisenwerk Althütten der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřisch;

am 25. September die 2·3 km lange Theilstrecke Baumgartner—Schneeberg der Schneebergbahn.

Im Monate September 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,144.583 Personen und 8,200.979 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 24,493.316 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1426 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,101.367 Personen und 8,006.807 t Güter, 24,588.216 fl., oder per Kilometer 1473 fl., daher resultirt für den Monat September 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·2 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 30. September 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 85,078.339 Personen und 66,246.897 t Güter, gegen 84,681.709 Personen und 63,592.721 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 191,797.610 fl., im Jahre 1896 auf 188,764.709 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 17.020 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16.596 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1897 auf 11.269 fl., gegen 11.374 fl. im Vorjahre, das ist um 105 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 15.025 fl., gegen 15.165 fl. im Jahre 1896, das ist um 140 fl., mithin um 0·9 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1897 per Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	63.329
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	42.774
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	34.061
4. Leoben-Vordernberger Bahn	30.500
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	26.596
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.684
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.157
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.941
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.350
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.031
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.987
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.204
13. Böhmische Nordbahn	13.688
14. K. k. Staatsbahnen	12 440
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.733
16. Eisenbahn Wien-Aspang	10.231
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.913

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22.724
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	22.165
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.219
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.191
5. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14.523
6. Stauding-Stramberger Localbahn	14.372
7. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecke in Brünn	13.988
8. Bozen-Meraner Bahn	12.535
9. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	12.412
10. Kuttenberger Localbahn	10.708
11. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	9.918
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.259
13. Neutitscheiner Localbahn	9.192
14. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	8.187
15. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.521
16. Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	7.169
17. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	6.810
18. Localbahn Dolina-Wygoda	6.433
19. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.288
20. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.759
21. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.615
22. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.532
23. Unterkrainer Bahnen	4.435
24. Bukowinaer Localbahnen	4.345
25. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4.009
26. Kremsthal-Bahn	3.656
27. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.619
28. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.597
29. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.308
30. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.249
31. Localbahn Asch-Rossbach	3.001
32. Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.995
33. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.981
34. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.949
35. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.920
36. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.780
37. Valsugana-Bahn	2.733
38. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.717
39. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.669
40. Mühlkreis-Bahn	2.637
41. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.618
42. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.497

	Gulden
43. Steyrthal-Bahn	2.435
44. Localbahn Plan-Tachau	2.425
45. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.360
46. Localbahn Auspitz	2.302
47. Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.255
48. Mährische Westbahn	2.151
49. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.098
50. Böhmische Commercialbahnen	2.095
51. Welser Localbahn	2.083
52. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.052
53. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	2.023
54. Neue Bukowinaer Localbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	1.978
55. Localbahn Wotic-Selčan	1.960
56. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1.935
57. Friauler Localbahn	1.895
58. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.874
59. Murthal-Bahn	1.869
60. Gailthal-Bahn	1.861
61. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.793
62. Ostgalizische Localbahnen	1.745
63. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.739
64. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.697
65. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.688
66. Localbahn Zwittau-Polička	1.558
67. Localbahn Saitz-Göding	1.516
68. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.468
69. Kolomeaer Localbahnen	1.453
70. Ybbsthal-Bahn	1.421
71. Localbahn Melnik-Mšeno	1.369
72. Localbahn Postelberg-Laun	1.272
73. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.260
74. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	1.073
75. Neue Bukowinaer Localbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	1.049
76. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.016
77. Localbahn Čerčan-Modřan	1.000
78. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	839

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	13·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6·2
Eisenbahn Wien-Aspang	6·0
K. k. Staatsbahnen	3·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·2

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	78·8
Friauler Bahn	44·3
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	22·7
Localbahn Potscherad-Wurzmes	21·9
Localbahn Postelberg-Laun	20·8
Bozen-Meraner Bahn	16·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	15·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14·3
Localbahn Beneschau-Wlaschim	14·0
Kolomeaer Localbahnen	12·5
Mühlkreis-Bahn	11·4
Stauding-Stramberger Localbahn	10·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·6
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·4
Localbahn Asch-Rossbach	9·1
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·4
Bukowinaer Localbahnen	8·1
Welser Localbahn	8·1
Neutitscheiner Localbahn	7·7
Steyrthal-Bahn	7·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·0
Gailthal-Bahn	6·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·4
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	5·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	4·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	3·5
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3·2
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·9
Localbahn Plan-Tachau	2·4
Unterkrainer Bahnen	2·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·8
Kremsthal-Bahn	1·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·8

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·04
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	0·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·8
Böhmische Nordbahn	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·5
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	5·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	1·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·1
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	1·4
Localbahn Wotic-Selčan	2·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2·7
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4·1
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	4·3
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·3

	%
Murthal-Bahn	5·7
Böhmische Commercialbahnen	5·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·8
Localbahn Auspitz	6·1
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	6·9
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	8·0
Kuttenberger Localbahn	8·6
Mährische Westbahn	12·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	12·3
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	12·3
Ybbsthal-Bahn	14·3
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	15·8
Valsugana-Bahn	18·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	18·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	22·0
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	25·2
Localbahn Dolina-Wygoda	27·2
Localbahn Zwittau-Polička	34·0

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Beim Vergleiche der Transport-Einnahmenergebnisse der k. k. Oesterr. Staatsbahnen pro September 1897 mit jenen des gleichen Monates des Jahres 1896 zeigt sich im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 37.396 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 10.008. Hievon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Frequenz- und Einnahmenverminderung um 119.928 Personen und fl. 38.478, auf die Staatsbahnen in Galizien dagegen eine Steigerung der Frequenz und Einnahme um 82.532 Personen und fl. 48.486.

Im Güterverkehre ergibt sich eine Zunahme der Frequenz und Einnahmen um 203.812 t und fl. 298.004, wovon auf die westlichen Linien 139.180 t und fl. 148.008 und auf die Staatsbahnen in Galizien 64.632 t und fl. 149.996 zu rechnen sind.

Die Mehrfrequenz der westlichen Staatsbahnen resultirt vorwiegend aus der stärkeren Verfrachtung von Coaks, Baumaterialien, meist für den Bau der Wiener Stadtbahn, dann von Erzen, Holz, Wein und Zucker. Nachdem jedoch in den zumeist auf grössere Entfernungen zur Beförderung gelangenden Artikeln Getreide, Mehl, Mahlproducte, Malz eine Verminderung der Frequenz um circa 3400 Wagenladungen resultirt, die übrigen vorerwähnten Waarengattungen aber zum grösseren Theil auf nur kurzen Strecken und zu niederen Frachtsätzen gefahren wurden, steht der beträchtlichen Mehrfrequenz eine verhältnissmässig geringe Mehreinnahme gegenüber.

Auf den Staatsbahnen in Galizien verzeichnen Eier, Baumaterialien, Getreide, Heu, Holz eine erhebliche Mehrbeförderung, während bei Kohle, Mehl, Mahlproducten und Petroleum eine Abnahme in der Frequenz eingetreten ist.

Insgesammt resultirt aus dem Personen- und Güterverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen pro September 1897 eine Mehreinnahme von fl. 308.012 und für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1897 eine solche von fl. 3,331.687.

Localbahn Beneschau-Wlaschim. Die Mehreinnahme entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher eine Mehrfrequenz von 786 t, meist Holzsendungen mit der Bestimmung nach dem Auslande und Kohle nach Stationen der Localbahn, aufweist.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mindereinnahme erklärt sich durch den bedeutenden Frequenzausfall im Güterverkehre (25.979 t), welchen diese Localbahn zu verzeichnen hat. Die Ursache desselben liegt darin, dass im September 1896 einerseits die Linie Potscherad—Wurzmes während der durch die Brüxer Katastrophe hervorgerufenen Verkehrsstörung als Hilfsroute benützt wurde und andererseits bereits Rüben- und Rohzuckertransporte stattfanden, während im September 1897 die Zuckerfabrik in Hawran den Betrieb noch nicht begonnen hatte.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Von der ausgewiesenen Mehreinnahme entfallen fl. 636 auf den Personenverkehr, welcher eine Frequenzsteigerung um 1248 Personen aufweist, und fl. 2824 auf den Güterverkehr, in welchem eine Mehrbeförderung von 1559 t (meist Bauholz, Ziegel und Kohle) stattgefunden hat.

Waidhofen a. d. Ybbs—Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn). Der Personenverkehr weist in Folge der wenig günstigen Witterungsverhältnisse einen Ausfall von fl. 288 auf. Im Güterverkehre ergibt sich hinwieder eine Mehrverfrachtung um 1177 t, wodurch eine Mehreinnahme von fl. 2108 erzielt wurde. Die Mehrfrequenz im Güterverkehre ist sowohl auf die im Berichtsmonate erfolgte Abtransportirung der im August d. J. in Folge der Verkehrsstörung angesammelten Gütermengen, als auch auf die für den Ausbau der Ybbsthalbahn bestimmten Baumaterialientransporte zurückzuführen.

Localbahn Zwittau-Polička. Die Mehreinnahme dieser Localbahn resultirt aus der Gegenüberstellung einer kleinen Vergleichsziffer, nachdem diese Linie erst am 15. September 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, mithin bis Ende September 1896 nur 16 Tage im Betriebe stand.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate September 1897 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist durch den im Allgemeinen stärkeren Kohlenverkehr, der sich besonders nach der Elbe sehr günstig gestaltete, entstanden.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1896 sind definitiv, jene pro 1897 für die Monate Jänner bis Juni definitiv, ab Juli jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat September 1897 resultirende Mindereinnahme gegen die gleiche Periode 1896 beruht auf der durch die ungünstige Witterung hervorgerufenen Verschiebung des Beginnes der Zuckercampagne.

Die Einnahmen sind unter Berücksichtigung der Rückvergütungen, und zwar pro 1896 auf Grund der definiven Resultate, pro 1897 auf Grund der buchhalterischen Ziffern bis inclusive Juni, ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5096, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme

von fl. 2596, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 2500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1342, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 20.958, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 22.300 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Frachtgütern.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis Mai richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 95.029 Personen und des Erträgnisses um fl. 60.272.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 23.629 t und des Erträgnisses um fl. 191.867.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Zucker, raffinirt	um	6.441·8 t
„ Zucker, roh	„	3.123·8 t
„ Holz aller Art	„	14.989·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	8.794·2 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Getreide aller Art	um	10.407·8 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	2.768·7 t
„ Steinen aller Art	„	15.552·2 t
„ Eisen und Stahl	„	1.448·3 t
„ Kohlen	„	14.551·6 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 14.233 Personen und das Erträgniss um fl. 1718 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 7872 t und des Erträgnisses um fl. 5612 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei Getreide aller Art	um	922·1 t
„ Zucker, roh	„	402·3 t
„ Holz aller Art	„	643·6 t
„ Steinen aller Art	„	918·2 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	162·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	285·2 t
„ Eisen und Stahl	„	181·5 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 7621 Personen und das Erträgniss um fl. 1560 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3363 t und des Erträgnisses um fl. 4867 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Getreide aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das im Monate September 1897 auf dem Gesammtnetze erzielte Plus von 6289 fl. resultirt hauptsächlich aus Erztransporten.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Ziffern pro September 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 16.266	Personen	— fl. 25.920
Ergänzungsnetz . . .	+ 2.880	„	— „ 3.235
Südnordd. Verbindungsbahn	— 8.987	„	+ „ 2.471

Auf den beiden Netzen der Oesterr. Nordwestbahn war heuer der Verkehr auf kurzen Strecken, und zwar namentlich der Sonntagsverkehr, bedeutend stärker als im Vorjahre, wogegen der Verkehr auf weiten Strecken, der im vorigen Jahre durch die Ausstellungen in Berlin und Budapest wesentlich gefördert war, heuer zum grossen Theil ausblieb. Auf den Linien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat sich der Fernverkehr besser entwickelt.

B. Frachten:

(provisorische Ziffern pro September 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	+ 14.148 t	— fl. 77.513
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 29.131 t	+ „ 48.742
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	— 7.736 t	— „ 27.698

Die geringere Einnahme gegenüber stärkerem Verkehr beim garantirten Netz erklärt sich durch den Ausfall in den Getreidetransporten aus Ungarn, die grösstentheils lange Strecken durchlaufen; die Zunahme des Verkehres auf kurzen Strecken konnte den Ausfall nicht ausgleichen.

Beim Ergänzungsnetz nahm die Beförderung von Braunkohle und oberschlesischer Kohle, dann der Elbeumschlagsimport (Getreide) zu.

Der Ausfall der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist dem geringeren Verkehre in niederschlesischer Kohle und in ungarischem Getreide, nebstdem den Folgen der Verkehrsstörungen zuzuschreiben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate Mai 1897 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate September 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft erzielte Mehreinnahme betrug fl. 65.891, und zwar ergab der Personenverkehr ein Minus von fl. 64.126, der Frachtenverkehr ein Plus von fl. 130.017.

Die gesellschaftlichen Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing-Kaltenleutgeben weisen Mindereinnahmen aus, und zwar Liesing-Kaltenleutgeben fl. 726 und Spielfeld-Radkersburg fl. 1568.

Das Minus ist der Abnahme des Personen- und Güterverkehres zuzuschreiben.

Die Einnahmen der Localbahn Mödling-Hinterbrühl haben um fl. 388 abgenommen.

Von den Pachtbahnen erzielten folgende Mindereinnahmen:

(Fortsetzung auf Seite 2234.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1897	1896	Im Monate September 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.112	7.986	3,946.362	2,713.332	2,974 007	6,863.010	9,837.017	1.213	9,529.005	1.193	+ 1·7	8.082	7.968
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.554	4.722	622	3.907	4 529	302	4.492	299	+ 1·0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	5.895	2.348	2.646	5.345	7.991	347	4.543	198	+ 75·3	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	. . .	1.969	1.360	769	2.256	3.025	92	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	19.654	27.041	8.364	37.542	45.906	261	58.620	332	— 21·4	176	176
Neue Bukowinaer Localbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	2 615	1.020	901	700	1.601	84	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	11.736	236	856	128	984	197	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Čerčan-Modřan	30	. . .	4.827	1.911	1.262	1.865	3.127	104	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	726	5.789	110	4.094	4.204	526	4 695	587	— 10 4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7 479	3.104	2.490	5.149	7.639	382	7.475	374	+ 2·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.161	539	1.584	1.093	2.677	167	2.483	155	+ 7·7	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.720	1.763	2.236	2 089	4 325	111	4.030	103	+ 7·7	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.423	2.530	1.829	3.516	5.345	172	5.164	167	+ 3·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.750	2.983	1.996	2.814	4 810	320	4.687	312	+ 2·9	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	2.714	967	426	751	1.177	147	1.167	146	+ 0·7	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.638	4.835	223	4.081	4 304	130	4.634	140	— 7·1	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19 788	7.327	11.415	11 347	22.762	256	18.342	206	+ 2·4	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	5.496	732	1.627	929	2.556	116	1.642	75	+ 5·5	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	4.135	1.681	1.378	2.481	3.859	184	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	12.556	9.714	4 383	13.314	17 697	197	20.517	228	— 13 6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.638	3.702	330	1.426	1.756	351	2.236	447	— 21·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.733	3.560	4.882	8.654	13.536	178	13 915	183	— 2·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.529	202	456	549	1.005	72	1.035	74	— 2·7	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	6.449	2.297	4.018	4.686	8.704	119	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	5.036	562	794	1.841	2.635	203	2.982	229	— 11·4	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.624	2.387	226	1.212	1.438	131	1.742	158	— 17·0	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.490	2.552	342	2.329	2.671	157	5.015	295	— 46·8	17	17
Rakonitz-Pladen-Petschau	69	. . .	9.221	4.120	2.770	4.900	7.670	111	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	2.606	775	439	940	1.379	153	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.486	1.532	1.045	1.468	2.513	251	2.150	215	+ 16·7	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	4.751	1.319	1.639	2.657	4 296	195	3.478	158	+ 23·4	22	7
Strakonitz-Winterberg	32	32	10.832	4.698	3.459	7.688	11 147	348	7.687	240	+ 45·0	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	28.045	16.738	14.729	40.257	54.986	410	55.566	415	— 1·2	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	35.270	2.548	14.241	7.435	21.676	344	19.298	306	+ 12·4	63	36
Vöcklabruck-Kammer	11	11	6.316	980	1.749	2.394	4.143	376	4 674	425	— 11 5	11	11
Welser Localbahn	54	54	10.007	9.058	4.955	6.396	11.351	210	11.854	219	— 4·1	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.837	14.660	3.113	7.874	10.987	646	16.620	978	— 33·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	11.773	2 174	2.695	3.140	5.835	208	5.589	200	+ 4·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	4 987	1.491	1.447	1.770	3.217	189	3.079	181	+ 4·4	17	17
Ybbsthalbahn	26	26	7.697	2.066	1.875	3.537	5.412	208	3.592	138	+ 50·7	26	7
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.395	27.252	300	10.337	10.637	1.330	10.973	1.372	— 3·1	8	8
Zwittau-Polička	19	10	2.011	745	907	1.269	2.176	115	1.772	177	— 35·0	19	1
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.937	9.052	687	7.587	8.274	345	10.904	454	— 21·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	996	6.252	143	3.180	3.323	665	3.089	618	+ 7·6	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	204 125	876.301	53.958	586.177	640.135	6.338	564.365	5.588	+ 13·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	246.075	195.123	103.076	332.150	435.226	1.360	448.622	1.402	— 3·0	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	106.587	226.350	68.803	323.359	392.162	2.108	389.662	2.095	+ 0·6	186	186
Linie lit. B.	236	236	159.070	345.474	88.899	527.517	616.416	2 612	594.116	2.517	+ 3·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	46.189	63.671	18.836	123.255	142.091	1.561	144.625	1.589	— 1·8	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende September 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
29,844.572	21,476.476	21,035.454	54,373.597	75,409.051	9.330	21,047.326	51,030.038	72,077.364	9.046	+ 3·1	12.440	12.061	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
58.973	62.003	6.345	27.418	33.763	2.251	5.749	25.213	30.962	2.064	+ 9·1	3.001	2.752	Asch-Rossbach
39.074	18 673	16.487	30.390	46.877	2.038	16.083	25.049	41.132	1.788	+ 14·0	2.717	2.384	Beneschau-Wlaschim
3.556	2.032	1.575	3.254	4.829	805	…	…	…	…	…	1.073	…	Borki wielk.-Grzymalow
152.069	265.442	70.769	502.815	573.584	3.259	75.122	455.570	530.692	3.015	+ 8·1	4.345	4.020	Bukowinaer Localb.
													N. Bukowinaer Localb.:
21.895	6.417	6.052	8.915	14.967	787	…	…	…	…	…	1.049	…	Hliboka-Sereth
57.450	3.787	4.647	2.775	7.422	1.484	…	…	…	…	…	1.978	…	Itzkany-Suczawa
18.008	10.536	3.555	9 202	12.757	750	…	…	…	…	…	1.000	…	Cerčan-Modřan
3.621	56.868	446	38.153	38.599	4.825	…	53.047	53.047	6.631	— 27·2	6.433	8.841	Dolina-Wygoda
53.159	25.405	17.841	36.431	54.272	2.714	17.197	37.173	54.370	2.719	— 0·2	3.619	3.625	Fehring-Fürstenfeld
54.313	11.121	12.398	10.341	22.739	1.421	9.918	5.849	15.767	985	+ 44·3	1.895	1.313	Friauler Bahn
66.832	16.465	17.038	19.805	36.843	945	16.629	20.263	36.892	946	— 0·1	1.260	1.261	Fürstenfeld-Hartberg
43.102	23.668	13.762	29.502	43.264	1.396	14.641	26.041	40 682	1.312	+ 6·4	1.861	1.749	Gailthal-Bahn
58.394	24.327	13.939	22.618	36 557	2.437	14.006	22.949	36 955	2.464	— 1·1	3.249	3.285	Gleisdorf-Weiz
20.595	6.235	3.070	7.064	10.134	1.266	3.292	6.986	10.278	1.284	— 1·4	1.688	1.712	Göpfritz-Gr. Sieghart
14.883	33.151	2.267	33.700	35.967	1.090	2.697	29 247	31.944	968	+ 12·5	1.453	1.290	Kolomeaer Localbahnen
176.180	64.453	100 608	96.264	196 872	2.212	95.834	85 727	181.561	2.040	+ 8·4	2.949	2.720	Lemberg-Bełzec
52 175	13.753	17.316	11.368	28.684	1.304	12.637	3.394	16.031	729	+ 78·8	1.739	972	Lemberg (Klep.)-Janów
34.165	15.634	9.448	23.604	33.052	1.574	…	…	…	…	…	2.098	…	Mähr.-Budwitz-Jamn.
111.331	72.075	34.357	110.787	145.144	1.613	34.840	130.463	165.303	1.837	— 12·2	2.151	2.449	Mährische Westbahn
19.186	39.436	2.423	14.570	16 993	3.399	2.610	16.768	19.378	3.876	— 12·3	4.532	5.168	Mösel-Hüttenberg
97.867	32.101	37 675	68.873	106.548	1.402	37.207	75.784	112.991	1.487	— 5·7	1.869	1.983	Murthal-Bahn
21.428	3.549	4.312	4.494	8.806	629	4.211	4.990	9.201	657	— 4·3	839	876	Nakři-Netolitz—Netolitz
46.117	26.067	27.272	68.329	95.601	1.309	…	…	…	…	…	1.745	…	Ostgalizische Localb.
30.616	9.273	7.544	16.101	23.654	1.819	8.011	15.093	23.104	1.777	+ 2·4	2.425	2.369	Plan-Tachau
9.572	13 938	1.786	8.704	10.490	954	2.119	6.568	8.687	790	+ 20·8	1.272	1.053	Postelberg-Laun
15.841	40.754	2.595	26.157	28.752	1.691	2.683	20.897	23.580	1.387	+ 21·9	2.255	1.849	Potscherad-Wurzmes
34.202	12.560	9.111	17.309	26.420	1.101	…	…	…	…	…	1.468	…	Rakonitz-Pl.-Petschau
34.607	9.728	4.960	8.098	13.058	1.451	…	…	…	…	…	1.935	…	Schlackenw.-Joachimst.
27.756	11.095	7.538	11.192	18.730	1.873	7.984	9.787	17.771	1.777	+ 5·4	2.497	2.369	Schwarzenau-Waidhofen
33.686	10.103	11 648	19.299	30.947	1.406	5.894	5.803	11.697	1.671	— 15·8	1.874	2.228	Schwarzenau-Zwettl
85.593	34.809	22.657	49.224	71.881	2.246	21.723	43.961	65.684	2.053	+ 9·4	2.995	2.787	Strakonitz-Winterberg
240.532	144.164	114.189	331.539	445.728	3.326	115.543	320.469	436.012	3.254	+ 2·2	4.435	4.339	Unterkrainer Bahnen
225.726	13.378	87.522	41.620	129.142	2.050	68.540	21.486	90.026	2.501	— 18·0	2.733	3.335	Valsugana-Bahn
37.102	10.598	10.394	14.207	24.601	2.236	12.028	13.238	25.266	2.296	— 2·7	2.981	3.061	Vöcklabruck-Kammer
124.976	60.799	40.377	44.178	84.555	1.562	41.860	36.176	78.036	1.445	+ 8·1	2.083	1.926	Welser Localbahnen
75.923	155.912	25.850	60 987	86.837	5.108	27.819	79.093	106.912	6.289	— 18·7	6.810	8.385	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
83.660	18.015	19.433	23.651	43.084	1.539	20 529	24.492	45.021	1.608	— 4·3	2.052	2.144	Wodňan-Prachatitz
31.904	12.035	9.722	15.279	25.001	1.470	9.354	16.209	25.563	1.504	— 2·3	1.960	2.005	Wotic-Selčan
50.751	10 444	11.772	15.935	27.707	1.066	5.971	2.734	8.705	1.244	— 14·3	1.421	1.659	Ybbsthalbahn
20.066	230.081	2 484	88.661	91.145	11.393	2.206	91.204	93.410	11.676	— 2·4	15.191	15.568	Zeltweg-Fohnsdorf
27.621	8.533	9.244	12 965	22.209	1.169	996	776	1.772	1.772	— 34·0	1.558	2.363	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
22.683	49 574	5.440	42.891	48.331	2.014	5.929	58.789	64.718	2.692	— 25·2	2.618	3.500	Časlau-Zawratetz
8.052	47.849	1.032	23.152	24.184	4.837	960	22.469	23.429	4.686	+ 3·2	6.288	6.092	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,684.636	6,816 054	396.538	4,400.685	4,797.223	47 497	400.912	4,296.429	4,697.341	46.508	+ 2·1	63.329	62.011	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,879.109	1,498.897	774.979	2,510.023	3,285.002	10.266	804.132	2,515.589	3,319.721	10.374	— 1·0	13.688	13.832	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
720.203	1,898.762	484.953	2,296.859	2,781.812	14.956	466.633	2,270.169	2,736.802	14.714	+ 1·7	19.941	19.619	Linie lit. A
1,307.344	2,825.229	794.512	3,912.934	4,707.446	19.947	772.563	3,661.974	4,434.537	18 790	+ 6·2	26.596	25.053	Linie lit. B
376.474	567.394	147.069	1,083.563	1,230.632	13.523	153.050	1,086.161	1,239.211	13.618	— 0·7	18.031	18.157	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1897	1896	Im Monate September 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,109.449	1,051.818	765.307	2,419.354	3,184.661	3.074	3,316 256	3 201	— 4·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	95.589	39 760	21.023	44.118	65.141	232	72.471	258	— 10·1	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	60.088	111.172	31.614	208.997	240.611	3.760	224.804	3 513	+ 7·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	15.197	69.293	3.183	36 935	40.118	2.675	36.556	2.437	+ 9·8	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	411.544	289.960	266.066	697.803	963.869	1.535	1,067.302	1.700	— 9·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	183.066	357.429	108.685	552.938	661.623	2.148	616.116	2.000	+ 7·4	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	866.791	685.906	606.754	1,687.330	2,294.084	1 679	2,663.071	1.950	— 13·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	33.800	19.758	8.774	16.606	25.380	769	31.807	964	— 20·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,743.212	470.489	1,286.158	2,357.139	3,643.297	2.408	3,607.828	2.385	+ 1·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	41.545	. . . .	6.259	. . . .	6.259	1.565	6.647	1.662	— 5·8	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	189.395	152.799	80.112	242.925	323.037	1.133	348.264	1.221	— 7·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	126.998	43.015	42.027	48.798	90.825	1.020	88.948	999	+ 2·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	30.835	64 608	11.071	75.334	86.405	1.329	83.693	1.288	+ 3·1	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.365	1.693	685	981	1.666	238	1.619	231	+ 3·0	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	46.067	28.743	12.982	32.416	45.398	235	47.037	244	— 3·7	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	37.934	10.055	25.706	19.836	45.542	1.469	35.788	1.154	+ 27·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.224	1.197	1.496	3 139	4.635	185	4.178	167	+ 10·8	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.454	1.504	1.379	2.716	4.095	164	5.618	225	— 27·2	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	28.443	11.787	12.195	15.123	27.318	390	25.316	361	+ 8·0	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	14.052	3.665	1.524	2.006	3.530	1.177	4.316	1.439	— 18·2	3	3
Localbahn Melnik-Mšeno	19	. . .	2.633	1.157	1.276	1.500	2.776	146	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	12.776	1.732	10.474	3 241	13.715	572	10.810	451	+ 26·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.636	1.287	7.250	6.061	13.311	230	12.010	207	+ 11·1	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.771	5.726	2.078	4.791	6.869	859	6.333	792	+ 8·5	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.462	1.527	1.225	2.443	3.668	245	4.277	285	— 14 0	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.575	854	1.146	1.148	2.294	92	2.539	102	— 9·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	36.214	13.695	14 865	11.800	26.665	784	30.359	893	— 12·2	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	. . .	4.911	9.464	1.417	7.297	8.714	229	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.721	2.992	3 878	2.553	6.431	257	6.817	272	— 5·5	25	20
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	30.430	2.216	23.332	4.014	27.346	408	27.623	413	— 1·2	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	14.419	3.216	7.432	5.774	13.206	400	. . . .	. . .	. . .	20	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	10.051	28.714	2 167	20.659	22.826	1.268	23.565	1.309	— 3·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	10.685	5.582	3.850	5 610	9.460	197	10.773	224	— 12·1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.518	2.610	286	1.633	1.919	274	1.620	231	+ 18·6	7	2
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	3.045	24.706	283	21.408	21.691	2.169	19.875	1 988	+ 9·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	13.578	8.180	3.628	9.774	13.402	344	17.815	457	— 24·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.481	5.017	3.935	4.981	8.916	182	9.030	184	— 1·1	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	1.680	1.564	276	2.316	2.592	324	2.545	318	+ 1·9	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	88.978	7 334	8.387	4.068	12.455	1.246	11.968	1.197	+ 4·1	10	10
Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	89.398	2.726	7.064	1.406	8.470	1.210	7.274	1.039	+ 16·4	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	218 644	547	32.096	840	32.936	784	30.990	738	+ 6·2	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	72.534	. . . .	8.380	. . . .	8 380	698	11 482	957	— 37·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	162.637	. . . .	14.372	. . . .	14.372	2.053	13.255	1.894	+ 8·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	145.322	. . . .	11.781	. . . .	11.781	1.964	10.651	1.775	+ 10 6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	34.583	5.002	8.556	3.200	11.756	839	10.286	734	+ 14·3	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	59.943	28.905	6.912	10.627	17.539	974	18 548	1.030	- 5·4	18	18
Summe	17.178	16.694	11,144.583	8,200.979	6,899.283	17,594.033	24,493.316	1.426	24,588.216	1.473	— 3 2	17.020	16.596

Vom 1. Jänner bis Ende September 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
8,278.070	8,952.654	5,291.700	21,174 023	26,465.723	25.546	5,183.096	21,501.199	26,684.295	25 757	— 0·8	34.061	34.343	Hauptbahnnetz
868.435	401.242	193.920	391.839	585.759	2.085	185.814	389.743	575.557	2.048	+ 1·8	2 780	2.731	Localbahnen
512.606	937.981	254.264	1,798 880	2,053.144	32.080	245 674	1,557.369	1,803.043	28 173	+ 13 8	42.774	37.563	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
112 705	581.225	24.697	318.430	343.127	22 875	23.561	292 887	316.448	21.097	+ 8·4	30.500	28 129	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,035.149	2,245.108	1,953.515	5,769.427	7,722.942	12 298	2,041.041	6,172.170	8,213.211	13.078	— 6 0	15.987	17.001	Garantirte Strecken
1,354.171	2,578 161	751.531	4,023.968	4,775 499	15.505	792 267	4,075.206	4,867.473	15.803	— 1·9	20.157	20.544	Ergänzungsnetz
6,773.732	5,971.100	4,611.821	14,188.274	18,800.095	13.763	4,840.566	14,829.811	19,670.377	14.400	— 4·5	18.350	19.200	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
296.940	202.220	76.153	169.212	245.365	7.435	78.727	189.092	267 819	8.116	— 8·4	9 913	10.821	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
3,175 540	3,698.729	9,173.176	19,215.776	28,388.952	18.763	9,084.058	18,960.890	28,044.948	18.536	+ 1·2	21.684	24.381	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
292.418	. . . . .	43.566	. . . . .	43.566	10.892	46.262	. . . . .	46.262	11.566	— 5·8	14.523	15.421	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,459.295	1,254.263	554.785	2,017.201	2,571.986	9.025	582 732	2,130.508	2,713.240	9.520	— 5·2	11.733	12.376	Südnordd. Verbindgsb.
906.092	345.980	304.970	378.012	682.982	7.673	299.893	344.575	644.468	7.241	+ 6·0	10.231	9.655	Wien-Aspang Bahn
244.769	508.895	81.640	610.831	692.471	10.653	81.683	611.012	692.695	10.657	— 0 04	14 204	14.209	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
47.035	11.628	5.074	7.017	12.091	1.727	4.905	7.973	12.878	1 840	— 6·1	2.302	2.453	Auspitzer Localbahn
274.649	199.698	77 097	226 056	303.153	1.571	75.610	245.999	321.609	1.666	— 5·7	2.095	2.221	Böhm. Commercialb.
239.283	74.212	162.263	129.174	291 437	9.401	150.829	99.778	250.607	8.084	+ 16·3	12.535	10.779	Bozen-Meraner Bahn
21.298	12.292	9.620	24 856	34.476	1.379	9.528	26 384	35 912	1.436	— 4·0	1.793	1.867	Deutschbrod-Humpoletz
28 301	12 873	10.546	22.074	32.620	1.305	10.022	24.998	35.020	1.401	— 6 9	1.697	1.821	Gr.-Priesen-W.-Auscha
199.617	87.302	77.602	114.336	191.938	2.742	82.695	106.108	188.803	2.697	+ 1 6	3.656	3.596	Kremsthal-Bahn
103 86[illegible]	30.396	10.680	14.032	24.712	8.237	8.740	18.286	27.026	9.009	— 8·6	10.708	11.711	Kuttenberger Localb.
10.279	2.454	4.817	3.608	8.425	1.053	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.369	. . .	Localb. Melnik-Mšeno
84.139	21.935	63.743	21.935	85.678	3.569	55.708	19.245	74 953	3.123	+ 14·3	4 759	4.164	Mori-Arco-Riva a. G.
96.954	13.336	57.491	57.262	114.753	1.978	54.425	48.548	102.973	1.775	+ 11·4	2.637	2.366	Mühlkreis-Bahn
94.588	49.774	16 772	38.376	55.148	6.894	16.451	34.780	51.231	6.404	+ 7·7	9.192	8.539	Neutitscheiner Localb.
26.522	12.894	8.144	19.084	27.228	1.815	8.313	26.613	34 926	2.328	— 22 0	2.360	3.026	Reichenau a/K.-Solnitz
28.143	7.785	9.155	9.893	19.048	762	8.910	8.996	17.906	716	+ 6·4	1.016	955	Radkersburg-Luttenbg.
347.498	113.974	127.872	114.279	242.151	7.122	140.549	135.417	275.966	8.117	— 12·3	9.259	10.552	Reichenberg-Gablonz-T.
29.145	17.843	7.565	14.034	21.599	1.137	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.516	. . .	Saitz-Göding
87.463	26.421	27.408	22 651	50 059	2.002	23.935	17.806	41.741	2.087	— 4·1	2.669	2.783	Salzburg-Lamprechtsh.
178.019	21.447	130.174	36.008	166.182	2.481	129.689	35.437	165 126	2.466	+ 0·8	3.308	3.288	Salzkammergut-Localb.
83.314	19.641	39.480	29.738	69.218	3.461	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	4.615	. . .	Schneebergbahn
74.162	254.704	15.622	178.398	194.020	10.779	13 724	161.657	175.381	9.743	+ 10 6	14.372	12.991	Stauding-Stramberger
110.377	42.491	38.630	49.040	87.670	1.826	37.454	44.454	81.908	1.706	+ 7·0	2.435	2.275	Steyrthal-Bahn
8.317	21.777	1.610	13.724	15.334	2.190	737	2.831	3.568	1.784	+ 22·7	2.920	2.379	Stramberg-Wernsdorf
20.273	200.558	1.882	157.264	159.146	15.914	1.760	152.050	153.810	15.381	+ 3·5	21.219	20.508	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
57.631	74.499	19.948	85.269	105.217	2.698	19.519	126.215	145 734	3.737	— 1·0	3.597	4.983	Cilli-Wöllan
96.779	47.703	28.384	45.968	74.352	1.517	28.174	42.459	70.633	1.441	+ 5·3	2.023	1.921	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
13.748	14.123	2.293	21.760	24.053	3.007	2.418	20.956	23.374	2.922	+ 2·9	4.009	3.896	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
753.551	51.832	72.689	32.202	104.891	10.489	72 009	28.157	100.166	10.017	+ 4·7	13.988	13.356	Brünner Localeisenb.-G.
700.170	19.890	55.268	9.900	65.168	9.309	49.849	6.605	56.454	8.065	+ 15·4	12.412	10.752	M.-Ostrau-Witkowitz
1,805.386	3.317	252.050	5.841	257.891	6.140	241.747	6.647	248.294	5.912	+ 3·9	8.187	7.883	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
543.894	. . . . .	64.519	. . . . .	64.519	5.377	64.655	. . . . .	64.655	5 388	— 0·2	7.169	7.184	Innsbruck-Hall i. T.
1,387.677	. . . . .	119.303	. . . . .	119.303	17.043	111.436	. . . . .	111.436	15.919	+ 7·0	22.724	21.225	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,233.993	. . . . .	99.745	. . . . .	99.745	16.624	91.002	. . . . .	91.002	15.167	+ 9·6	22.165	20.223	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
206.023	82.810	49.416	29.562	78.978	5.641	47.004	27.675	74.679	5.334	+ 5 7	7.521	7.112	Salzburger Eisenb. u. Tr.
518.740	200.078	56.909	77 000	133.909	7.439	54.678	90.869	145.547	8.085	— 8·0	9.918	10.781	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
[illegible]5,078.339	66,246.897	49,501.914	142,295.696	191,797.610	11 269	49,469.187	139,295.522	188,764.709	11.374	— 0·9	15.025	15.165	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1897	1896	Im Monate September 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	5.315	163	4.649	252	4.901	...	4.157	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	5.189	...	7.130	...	7.130	...	5.816	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	20.997	37	7.441	303	7.744	...	6.092	...	...	...	...
Schafbergbahn	5·83	5·83	1.890	...	4.254	...	4.254	...	6.213	...	...	...	...
Schneebergbahn (Puchb.-Baumg.)	8·0	...	3.763	699	5.532	3.451	8.983	...	...	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·03	8·03	110.387	...	9.752	...	9.752	...	9.674	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	28.825	...	2.704	...	2.704	...	2.525	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	...	112.127	...	6.248	...	6.248	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	12.839	...	1.702	...	1.702	...	1.845	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·33	8·33	373.266	...	20.161	...	20.161	...	18.380	...	...	...	...
Linz-Urfahr	3·1	...	136.787	...	9.890	...	9.890	...	...	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4	4	41.545	...	6.259	...	6.259	...	6.647	...	...	...	...
Prager elektr. Strassenbahn (kgl. Weinberge-Žiškov)	4·09	...	146.446	...	5.324	...	5.324	...	...	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)*)	1·4	1·4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag (Smichov)-Košiř	2·8	...	58.052	...	2.321	...	2.321	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	5·5	2·1	122.205	...	7.922	...	7.922	...	4.284	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Strassenb.	2·86	...	130.509	...	7.382	...	7.382	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·93	8·93	74.636	8	7.337	5	7.342	...	5.834	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	14.071	...	321	...	321	...	548	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	9.904	...	665	...	665	...	630	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	16.305	7	2.397	7	2.404	...	2.071	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	14.788	...	1.683	...	1.683	...	2.166	...	...	...	...

*) Hat keinen Betriebsausweis eingesendet.

die Graz-Köflacher Bahn . . . . fl. 2.534
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . „ 245
„ Localbahn Cilli-Wöllan . . . „ 4.413

Die Mindereinnahmen der Localbahn Cilli-Wöllan sind hauptsächlich durch einen schwächeren Güterverkehr verursacht worden; der Ausfall bei der Graz-Köflacher und Radkersburg-Luttenberger Bahn ist vorwiegend auf die Abnahme des Personenverkehres zurückzuführen.

Dagegen sind die Einnahmen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter und der Leoben-Vordernberger Bahn gestiegen, und zwar beträgt das Plus bei der ersteren fl. 2712 und bei der letzteren fl. 3562, welches Ergebniss insbesondere in der Zunahme des Frachtenverkehres gelegen ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse des Monates September 1897 mit jenen des gleichen Monates vom Vorjahre ergibt eine Verkehrsminderung von 1151 Personen mit einem Einnahmenausfall von fl. 3678, im Güterverkehre eine Abnahme von 70 t, jedoch mit einer Mehreinnahme von fl. 5555, somit im Ganzen mehr fl. 1877.

In der Periode vom 1. Jänner bis 30. September 1897 wurden gegenüber dem Vorjahre im Ganzen fl. 38.514 mehr vereinnahmt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit einer zum Eisenbahnbetriebe dienenden Anlage, sowie auch die Beurtheilung dessen, in welcher Weise öffentliche, durch den Bahnbau gestörte Wege anderweitig herzustellen und welche Vorsichtsmassregeln hiebei zu treffen sind, ist dem freien Ermessen der Administrativbehörde anheimgestellt.

Mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 18. Jänner 1896, Z. 76.865 ex 1895, wurde der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn auf Grund des Ergebnisses der durchgeführten politischen Begehung unter Genehmigung der Commissionsbestimmungen die Verlegung des von der Station Lieben zur Fabrik der Prager Maschinenbau-Actiengesellschaft führenden Schleppgeleises genehmigt. Die von der Gemeinde Lieben gegen das Project erhobenen Einwendungen und Forderungen wurden gleichzeitig als nicht begründet abgewiesen.

Die Gemeinde Lieben, welche bei der politischen Begehung geltend gemacht hatte, dass die projectirte Geleiseverlegung im öffentlichen Interesse nicht nothwendig, dagegen die Beschränkung der öffentlichen Communication auf dem Gemeindefusswege, Parcelle Nr. 1004/3, vom Verkehrsstandpunkte unzulässig und daher ein anderer, mit entsprechend grosser Breite, Entwässerungsanlagen und Alleebäumen ausgestatteter Weg herzustellen sei, erhob gegen die Entscheidung des Handelsministeriums Beschwerde bei dem Verwaltungs-Gerichtshofe.

Dieser wies die Beschwerde nach § 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876,

Vom 1. Jänner bis Ende September 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1897	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
Zahnradbahnen.													
35.254	660	30.888	1 463	32.351	. . .	26.811	2.170	28.981	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
33.188	. . .	43.029	. . .	43.029	. . .	35.844	. . .	35.844	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
135.209	212	50.618	841	51.459	. . .	43.991	70	44.061	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
13.784	22	31 196	58	31.254	. . .	32.114	4	32.118	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
17.288	1.105	21.839	5.539	27.378	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
646 010	. . .	60 712	. . .	60.712	. . .	59.280	. . .	59.280	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
251.335	. . .	25.058	. . .	25.058	. . .	27.883	. . .	27.883	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
. . .	. . .	19 702	. . .	19.702	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. E.
81.167	. . .	10.758	. . .	10.758	. . .	11.239	. . .	11.239	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
3,175.323	. . .	170.542	. . .	170.542	. . .	153.279	. . .	153.279	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
277.850	. . .	19.991	. . .	19.991	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urfahr
292.418	. . .	43.566	. . .	43.566	. . .	46 262	. . .	46.262	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
449.325	. . .	15.824	. . .	15.824	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B. (Kgl. Weinbg.-Žiškov)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Bubna)-Belvedere
270.366	. . .	11.117	. . .	11.117	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košiř
988.229	. . .	66.623	. . .	66.623	. . .	26.384	. . .	26.384	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
. . .	. . .	9.645	. . .	9.645	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
681.806	64	62.967	40	63.007	. . .	45.365	. . .	45.365	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
136.034	. . .	3 285	. . .	3.285	. . .	4.054	. . .	4.054	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
76.775	. . .	5.175	. . .	5.175	. . .	5.345	. . .	5.345	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
100.501	65	14.238	65	14.308	. . .	13.329	47	13.376	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
139.910	. . .	14.284	. . .	14.284	. . .	17.674	. . .	17.674	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

ohne weiteres Verfahren zurück, weil die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit einer zum Eisenbahnbetriebe dienenden Anlage, sowie auch die Beurtheilung dessen, in welcher Weise öffentliche Wege, die durch den Bau einer Eisenbahn ganz oder zum Theil gestört werden, anderweitig herzustellen und welche Vorsichtsmassregeln hiebei im Sinne des § 16, ad d) der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu treffen sind, dem freien Ermessen der Administrativbehörden anheimgestellt sind, die Competenz des Verwaltungs-Gerichtshofes daher nach § 3, al. i) des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ausgeschlossen ist.

(Erkenntniss vom 20. September 1897, Z. 4517. E.-M.-Z. 15.699/7.)

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die am 28. October d. J. abgehaltene Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien wurde von Sr. Excellenz dem Vorsitzenden, Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg mit der Mittheilung eröffnet, dass das Detailproject für die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn bereits an die Gemeinde Wien behufs vorläufiger Einholung der Zustimmungserklärung geleitet wurde.

Sodann wurde die erfolgte Vergebung der Fundirungsarbeiten für das dritte Geleise in der Strecke Donaucanal—Praterstern an die Unternehmung Pittel & Brausewetter nachträglich genehmigt.

Weiter wurde der Ausschreibung der Lieferung von eisernen Brücken und Bahneindeckungen in der Strecke Schlachthaus—Hauptzollamt—Radetzkyplatz der Wienthallinie die Genehmigung ertheilt.

Einer Hausbesitzerin in der Silbergasse wurde aus Anlass des Einsturzes des alten städtischen Canals eine Entschädigung zugebilligt.

Die Commission beschloss ferner, sich an der Jubiläums-Ausstellung Wien 1898 zu betheiligen, und zwar sollen die Arbeiten der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn und der Hafenbau-Direction in einem Flügel des vom Wiener Stadterweiterungsfonds zu erbauenden eigenen Pavillons zur Darstellung gebracht werden, wogegen die vom Stadtbauamte ausgeführten Anlagen — Wienflussregulirung und Bau der Hauptsammelcanäle — sachgemäss im Pavillon der Stadt Wien ihre Stelle finden sollen.

Einen weiteren Gegenstand der Beschlussfassung bildete die Aenderung des Projectes für die Bassinanlagen III bis VII der Wienflussregulirung sammt der anschliessenden Strecke des Umlaufgrabens, bestehend in der Anlage einer Mauer statt des Dammes zwischen dem Umlaufgraben und den Bassins III bis VII mit dem hiedurch bedingten Mehrerfordernisse von 66.496 fl. 71 kr. Der bezeichneten Projectsänderung, welche sich als eine Verbesserung der Anlage darstellt, wurde Seitens der Commission im Principe zugestimmt.

Schliesslich wurde noch eine Reihe von Mittheilungen zur Kenntniss genommen, so namentlich über die Vergebung kleinerer Bauarbeiten, über die von den Curien für den Anlehensdienst zu leistenden Beiträge und über die günstig fortschreitende Abwicklung der wegen Begebung des Commissionsanlehens zweiter Emission mit dem finanzirenden Institute getroffenen Vereinbarungen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 1. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. September l. J. stellten die Abgeordneten Forcher und Genossen folgenden Antrag:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehestens die Einreihung der bei den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen angestellten Werkmeister in den Beamtenstatus zu verfügen und denselben alle damit verbundenen Rechte zu gewähren."

In derselben Sitzung richtete der Abgeordnete Schrammel nachfolgende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Am 23. März 1897 wurde dem Streckenwächter Nr. 15 Carl Kolařik auf der Localbahn Hadersdorf eröffnet, dass er aus Dienstesrücksichten auf einen minderen Posten, und zwar als Ablösewächter nach Allentsteig versetzt werde.

Am 24. März d. J. begab sich der Betreffende zur Direction und trug dort dem Oberinspector Herrn Bascha die Beschwerde über seine Enthebung vor. Dieser versprach ihm, die ausgesprochene Versetzung rückgängig zu machen. Anstatt der Sistirung dieser Versetzung auf einen anderen minderen Posten kam am 15. April d. J. an die Sectionsleitung Krems ein Telegramm, in welchem Carl Kolařik aufgefordert wurde, sofort seinen Posten zu verlassen, seine Wohnung zu räumen und in Pension zu treten, so dass ihm nicht einmal Zeit gelassen wurde, sich um eine andere Wohnung umzusehen. Eine persönliche Beschwerde beim Director ergab das Resultat, dass dieser ruhig erklärte: „Sie sind pensionirt und müssen gehen, suchen Sie sich eine andere Arbeit."

Dieser Streckenwächter Carl Kolařik, welcher Vater von sechs Kindern ist, hat zehn Jahre beim Militär und dreissig Jahre bei der Bahn dem Staate gedient, ohne dass er nur im geringsten von seinen Vorgesetzten beanständet worden wäre, und trotzdem wurde er ohne Kündigung hinausgeworfen, so dass er es nur dem Wohlwollen der Gemeindeinsassen von Hadersdorf zu verdanken hatte, nicht sammt seiner Familie unter freiem Himmel lagern zu müssen.

Wir stellen daher an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

1. Ist er geneigt, diesen unerhörten Fall untersuchen und jenem Manne Gerechtigkeit willfahren zu lassen, der sein ganzes Leben dem Staate opferte, und

2. ist er endlich gewillt, die Lage der Eisenbahnbediensteten derart zu gestalten, dass sich solche geradezu unglaublich brutale Fälle nicht ereignen können?"

Ferner überreichten die Abgeordneten Dr. Julius Sylvester und Genossen nachfolgende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„Am 21. August d. J. fand in der bayerischen Grenzstation Freilassing ein Eisenbahnzusammenstoss statt, wobei ausser vielen schweren Verwundungen auch zwei Menschenleben zu beklagen waren. Dieses Eisenbahnunglück wurde dadurch hervorgerufen, dass der von München kommende Schnellzug in den von Salzburg kommenden Personenzug in dem Augenblicke hineinfuhr, in welchem letzterer vom Hauptgeleise in das Nebengeleise abzweigte. Es dürfte wohl im Strafrechtswege festgestellt werden, dass bei diesem Eisenbahnunfalle nicht blos eine aquilische Culpa eines bayerischen Bahnbediensteten, sondern auch eine culpa in eligendo der kgl. bayerischen Eisenbahn-Verwaltung vorliege, da dieselbe nach Mittheilungen der bayerischen Tagespresse zur Führung der Maschine eine hiezu nicht vorschriftsmässig qualificirte Persönlichkeit angestellt habe.

Bei dieser Gelegenheit wurde aber auch ausser Zweifel gesetzt, dass sich dieser Unfall überhaupt nicht hätte ereignen können, wenn das von München bis Freilassing seit längerer Zeit hergestellte Doppelgeleise auf der sieben Kilometer langen Strecke Freilassing—Salzburg, die auf österreichischem Boden läuft, seine Fortsetzung gefunden hätte.

Aus diesem Anlasse wurde nun von fast sämmtlichen bayerischen Tagesblättern die Anschuldigung erhoben, dass die österreichische Regierung insofern an dem Eisenbahnunglücke mitschuldig zu betrachten sei, als sie dem Ausbau eines Doppelgeleises auf der sieben Kilometer langen Strecke auf österreichischem Boden Hindernisse entgegengesetzt habe, welche zum Theile auf den unbedingt nothwendigen Umbau des Salzburger Bahnhofes zurückzuführen sind.

Diesen Anschuldigungen gegen die österreichische Regierung ist unseres Wissens nach ein officielles Dementi der Eisenbahn-Verwaltung nicht entgegengesetzt worden, so dass die Behauptung der bayerischen Presse glaubhaft hingenommen wurde. Thatsächlich hat die eingeleisige Strecke Freilassing—Salzburg einen Verkehrsumfang von täglich 58 Zügen gewonnen, der sich in der Mittagsstunde zwischen 12 und 1 Uhr auf fünf Züge verdichtet.

Trotzdem bereits im Staatsvertrage vom 21. Juni 1851, ratificirt am 3. August 1851, welcher zwischen Oesterreich und Bayern über die Anschlussstrecke Salzburg—Freilassing geschlossen wurde, nach Artikel 6 das Doppelgeleise in bestimmte Aussicht genommen ist, so hat man nach Verlauf von mehr als 40 Jahren und trotzdem nun schon seit längerem das Doppelgeleise auf der Strecke München—Freilassing hergestellt ist, keine Veranlassung genommen, die im höchsten Grade sicherheitsgefährliche Strecke doppelgeleisig anzulegen. Nach dem genannten Vertrage hat die bauliche Herstellung eines Doppelgeleises die österreichische Regierung zu veranlassen, während die bayerische Regierung verpflichtet ist, das erforderliche Baucapital zu verzinsen.

Da nun die vertragsmässige Verpflichtung zum Ausbau dieser Strecke nach obigem Vertrage keinem Zweifel unterliegt, so erscheint unseres Erachtens auch die österreichische Regierung im Interesse der Sicherheit des Lebens verpflichtet, die Anlage des Doppelgeleises auf dieser Strecke unverzüglich ohne jeden Aufschub durchführen zu lassen. Die Gefertigten gestatten sich die Anfrage:

Vermag der Herr Eisenbahnminister

1. den Anschuldigungen der bayerischen Tagespresse, wonach die k. k. österreichische Regierung der Mitschuld an dem Freilassinger Eisenbahnunfalle durch Verschleppung des Ausbaues eines Doppelgeleises auf der Strecke Freilassing—Salzburg geziehen wurde, entgegenzutreten, und ist derselbe in der Lage,

2. bestimmte Aufschlüsse zu geben, inwieweit die Angelegenheit der Anlage eines Doppelgeleises auf dieser Strecke gediehen, und ob Anordnungen getroffen wurden, diese Strecke unverzüglich im Interesse der Sicherheit des Lebens mit einem Doppelgeleise zu versehen?"

Die Abgeordneten Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen richteten folgende Anfrage an den Herrn Eisenbahnminister:

„Bereits in der 8. Sitzung der XII. Session vom 30. April 1897 haben die Abgeordneten Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen unter Hinweis auf einen Beschluss des Budgetausschusses vom Jahre 1893, sowie auf die Angaben des damals vorliegenden letzten Berichtes der Grazer Handels- und Gewerbekammer über die Verhältnisse des Kohlenbergbaues im Kammerbezirke an den Herrn Eisenbahnminister die Aufforderung gerichtet, bei den Verhandlungen mit der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft betreffs der Genehmigung der geplanten Prioritäten-Conversion den Einfluss der Regierung behufs einer thunlichen Herabsetzung der Frachttarife der genannten Gesellschaft geltend zu machen.

Dass sich seitdem die Verhältnisse nicht gebessert haben, beweist der im Juli 1897 veröffentlichte Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Graz über die wirthschaftlichen Verhältnisse des Kammersprengels, in welchem unter Anderem gesagt wird: Im Revierbergamtsbezirke Graz ist es die Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, im Cillier die Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, die, durch Frachtverhältnisse begünstigt, den Wettbewerb der übrigen Unternehmungen für manche wichtigen Consumorte geradezu zu lähmen vermögen. Dass die erstgenannte die Vereinigung des Grubenbesitzes und des Besitzes des Verkehrsmittels in ihrer Hand ausnützt, ist selbstverständlich; allein die Tarifpolitik, die sie zu Gunsten ihrer eigenen Bergwerksbetriebe beobachtet, kann nicht gerechtfertigt werden. Wenngleich der Kammer an dem Gedeihen des gesellschaftlichen Unternehmens als dem einer Interessentin

gewiss sehr gelegen ist, so ist doch die Beeinträchtigung zahlreicher anderer Interessenten, Producenten wie Consumenten von Braunkohle, durch die einzig dastehende Höhe der Tarife der Köflacher und Wieser Bahn eine zu grosse, als dass nicht erneut an dieser Stelle gegen dieselbe Abhilfe gefordert werden müsste. Der Umstand, dass die Kohlenwagen bei der Rückfahrt von Köflach nach Graz und Wies leer laufen, kann doch in keinem Falle die Thatsache rechtfertigen, dass beispielsweise für die 64 km lange Strecke Graz—Wies (Fracht per Waggon 26 fl. 10 kr.) der gleiche Frachtsatz erstellt ist, wie etwa für die mehr als doppelt so lange Strecke Cilli—Graz (133 km, Fracht per Waggon 26 fl.) der gewiss nicht allzu billigen Südbahn.

Nun hat in officiösen Darstellungen, die vor einigen Wochen in die Oeffentlichkeit kamen, verlautet, dass die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft dem Abschlusse nahe seien, dass auch in Betreff der Kohlentarife eine „Annäherung der gegensätzlichen Standpunkte“ zu verzeichnen sei. Diese Annäherung soll nun darin bestehen, dass die Gesellschaft als Gegenzugeständniss die Herabsetzung des Frachttarifes um 1 fl. für einen Waggon Kohle anbiete.

Durch ein derartiges Zugeständniss wäre aber natürlich die für das Land Steiermark und die Landeshauptstadt Graz ungemein wichtige Frage keineswegs gelöst und die schwere, jahrzehntelang andauernde wirthschaftliche Schädigung keineswegs aus der Welt geschafft.

Es bedürfte einer viel ausgiebigeren Ermässigung, als sie angeblich angeboten wird, um das Monopol der Gesellschaft, durch das die industrielle Entwicklung eines grossen Theiles von Steiermark geradezu unterbunden und die Versorgung der Landeshauptstadt mit billiger Kohle behindert worden ist, zu brechen, und eine solche ausgiebige Herabsetzung ist gewiss umsomehr gerechtfertigt, als ja der Gesellschaft aus der Conversion ein grosser Vortheil erwachsen würde.

Es kommen so hochwichtige Interessen von Stadt und Land dabei in Frage, dass von der k. k. Regierung wohl erwartet werden muss, sie werde, bevor sie endgiltige Abmachungen eingeht, das Gutachten der zunächst betheiligten Factoren, des Landesausschusses von Steiermark, sowie der Handels- und Gewerbekammer und des Gemeinderathes von Graz einholen, und sie werde sich dann die Wahrung jener wichtigen Interessen auch mit aller Entschiedenheit angelegen sein lassen.

Die Gefertigten finden sich demnach veranlasst, an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage zu richten:

Gedenkt die k. k. Regierung, aus Anlass der schwebenden Verhandlungen mit der privilegirten Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft die Gutachten des Landesausschusses von Steiermark, sowie der Handels- und Gewerbekammer und des Gemeinderathes von Graz über die Tarifverhältnisse der genannten Gesellschaft einzuholen und bis dahin die Verhandlungen zu vertagen; keinesfalls aber mit einer Herabsetzung der Kohlentarife, wie sie nach den officiösen Darstellungen Seitens der Gesellschaft angeboten wird, womit den wichtigen hiebei in Frage kommenden Interessen des Landes Steiermark und seiner Hauptstadt durchaus nicht gedient wäre, sich zu begnügen?“

Schliesslich richteten die Abgeordneten Lorber, Dobernig, Dr. v. Hofmann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister die nachstehende Anfrage:

„Die in letzterer Zeit so häufig eingetretenen Eisenbahnunfälle haben in allen Kreisen der Bevölkerung berechtigte Bestürzung und Besorgniss hervorgerufen. Wenn auch einerseits zugegeben werden muss, dass die im heurigen Sommer stattgefundenen Wolkenbrüche und andauernden Regengüsse unmittelbare oder mittelbare Veranlassung von Unfällen gewesen sind, so kann andererseits nicht in Abrede gestellt werden, dass auch noch andere, nicht auf höherer Gewalt beruhende Ursachen vorhanden sind, deren Bestand das Vorkommen von Eisenbahnunfällen geradezu begünstigt.

Dazu gehören unter Anderem: unzulängliche Bahnhofsanlagen, unzulängliche oder nicht durchführbare Vorschriften, Mangel an Betriebsmitteln, insbesondere aber die Ueberanstrengung und Ueberbürdung, ja mitunter die rücksichtslose Ausnützung der Beamten und Diener.

Da es zweifellos zu den wichtigsten Aufgaben der staatlichen Aufsicht gehört, darüber zu wachen, dass die Sicherheit des Betriebes bei den Eisenbahnen die denkbar grösste sei, und dass das Leben und die Gesundheit der Reisenden und der Bediensteten bis zur äussersten Grenze der menschlichen Voraussicht geschützt werden, so erlauben sich die Unterzeichneten die nachstehende Anfrage zu stellen:

Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, unter Anwendung aller ihm zu Gebote stehenden Mittel nachdrücklichst dahin zu wirken, dass die obengenannten, sowie die übrigen bei Eisenbahnen bestehenden und die Betriebssicherheit gefährdenden Uebelstände und Mängel ehestens beseitigt werden?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Strecke Prag [Smichov]—Jinonitz: Herstellung einer Wegrampe in km 4·5/6: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer Wegrampe in km 4·5/6 der Strecke Prag (Smichov)—Jinonitz der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.708/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Anordnung der Localverhandlung anlässlich der Ueberbrückung des Kamnitzflusses.) Ueber Einladung der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz wurde die Localverhandlung anlässlich der Beschwerde des Reinhold Bartel und Genossen über die ungünstigen Abflussverhältnisse aus Anlass der Ueberbrückung des Kamnitzflusses Seitens der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn auf den 8. November 1897, Vormittags 8 Uhr, in Tannwald anberaumt. [G.-I.-Z. 16.720.]

Ausland.

Preussen. (Versuchsweise Verstärkung der Zugapparat-Federn bei den Güterzügen.) In einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird die versuchsweise Verstärkung der Zugapparat-Federn bei den Güterwagen angeregt. Da nämlich mehrere Unfälle jüngster Zeit auf Zugtrennungen und Ablaufen der abgetrennten Zugtheile auf Gefällstrecken zurückzuführen waren, so sollen Massnahmen getroffen werden, welche das Zerreissen der Kuppelungen unmöglich machen. Letzteres tritt fast ausnahmslos beim Anziehen der Züge, beim Uebergange derselben von Gefällen auf Steigungen und nach schnellem, an der Spitze des Zuges beginnendem Bremsen ein. In allen diesen Fällen findet ein Strecken des vorher zusammengeschobenen oder aufgelaufenen Zuges statt, wobei die Stösse durch die Elasticität der Zugapparat-Federn aufgenommen werden. Durch versuchsweise Verstärkung der letzteren wünscht der Minister nun festgestellt zu sehen, ob dadurch dem häufigen Zerreissen der Züge vorgebeugt werden kann. Zunächst sollen mit einem Probezuge Versuchsfahrten vorgenommen werden.

— (Butterbeförderung in der heissen Jahreszeit.) Auf der Preussischen Ostbahn wurde der Versuch gemacht, in der heissen Jahreszeit die als Stückgut aufgegebene Butter während der Beförderung auf der Eisenbahn durch Kühlung mit Eis frisch zu erhalten. Zu diesem Zweck haben sechs zur Butterbeförderung eingerichtete Wagen an der Decke eiserne Behälter erhalten, die etwa 700 kg Eis fassen. Die doppelten Decken und Wände dieser Wagen sind mit Isolirschichten versehen, um das Eindringen der heissen Luft von aussen zu verhindern. Die Wagen sind stationirt in Königsberg, Insterburg, Allenstein, Lyck und Osterode und laufen wöchentlich einmal, von Königsberg zweimal nach Berlin und nehmen von allen Stationen unterwegs etwaige Zuladungen auf. In den Wagen sind von ausserhalb sichtbare Thermometer angebracht, um auf bestimmten Stationen die Temperatur im Innern des Wagens mit der Aussenwärme vergleichen zu können. Zur Deckung der der Eisenbahn-Verwaltung entstehenden Selbstkosten für das beigeladene Eis wurde eine Gebühr von 25 Pfg. für je 50 kg Butter erhoben.

— (Betriebführung der Kleinbahn Greifswald-Jarmen.) Zwischen der Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen und der Firma Lenz & Co. in Stettin ist unterm 10. September wegen Uebernahme des Betriebes der Kleinbahn Greifswald-Jarmen mit Abzweigung von Dargezin nach Züssow und von Gützkow zur Gützkower Fähre von ihrer Fertigstellung ab bis zum 1. April 1910 ein Betriebsvertrag abgeschlossen worden. Die Gestaltung des Betriebes hat die Firma Lenz & Co. nach den Weisungen des Aufsichtsrathes, bezw. Vorstandes vorzunehmen. Eine Veränderung der Tarifsätze darf nur auf Anordnung oder

unter Zustimmung des Aufsichtsrathes, bezw. Vorstandes stattfinden, unbeschadet der gesetzlichen Befugnisse der Aufsichtsbehörde. Werden die Sätze im Personentarife unter die Sätze des zur Zeit bestehenden Tarifes der Kleinbahngesellschaft Anklam-Lassam herabgesetzt, so hat die Betriebsführerin ein Einspruchsrecht, insofern dadurch die ihr gewährleisteten Bezüge gefährdet erscheinen

Schiffahrt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Vollendung des Schiffswerftenbaues nächst Orsova.) Die von der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft übernommene Báziáser staatliche Schiffswerfte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30), welche, der stets wachsenden Bedeutung Orsovas entsprechend, hieher verlegt wurde, ist bereits vollkommen fertig und wurde sammt den auf dem Complex aufgeführten 17 Gebäuden anfangs October dem Betriebe übergeben.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im November 1897.)

Im November 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	November
Liverpool	„Athenian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario“	5—15
Gibraltar, [1]) London	„Matlekovits“	5—15
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Havre, Rouen	„Zichy“	10—20
Grimsby	„Andrássy“	15—25
Liverpool	„Andalusian“	15—25
London	„Wm. Bailey“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi“	15—25
Bordeaux	„Szt. László“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Stefánia“	25
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	20—30
Algier, [1]) Glasgow	„Baross“	20—30
Hull, Newcastle o/T	„Calipso“	20—30
London	„Sultana“	25/XI-5/XII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	November
Liverpool	Triest, Fiume	„Egyptian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	1—10
London	„ „	„Széchényi“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Tibor“	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szt. István“	10—20
London	„ „	„Indiana“	15—25
Rouen	„ „	„B. Kemény“	15—25
Liverpool	„ „	„Arabian“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos“	15—25
Glasgow	„ „	„Báthori“	20—30
Rouen	„ „	„Jokai“	20—30
London	„ „	„Matlekovits“	20—30
Liverpool	Triest, Fiume	„Pavia“ (Cunard Line)	20—30

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantilinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate November 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Rákóczy“ am 4., „Mátyás Király“ am 11., „Zriny“ am 18. und „Tisza“ am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza“ am 12,. „Rákóczy“ am 19. und „Mátyás Király“ am 26.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Szápáry“ am 1.„ „Arpád“ am 8., „Buda“ am 15., „Adria“ am 22. und „Szápáry“ am 29.;

ab Marseille: „Adria“ am 3. (im Sommer Itinerär). „Buda“ am 7., „Szápáry“ am 14.. „Arpád“ am 21. und „Buda“ am 28. November.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 15. October bei der Firma:

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“

Dr. Adolf Schiff als mit der Procura betrauter Generalsecretär gelöscht, dagegen Louis Gölsdorf, Maschinen-Director der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 12. October bei der Firma:

„Gaisbergbahn-Gesellschaft“

eingetragen:

1. dass Franz Eberle aus dem Verwaltungsrathe ausgetreten sei,

2. und dass bei der für diesen, sowie für die turnusmässig ausscheidenden Verwaltungsräthe Otto Boas und Baron Dreifus in der Generalversammlung am 10. Juli 1897 vorgenommenen Wahl einstimmig Dr. Heinrich Feitis neu- und Otto Boas und Baron Dreifus wiedergewählt wurden, und zwar sämmtliche mit einer dreijährigen Functionsdauer.

— In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Lemberg wurde am 21. September bei der Firma:

„Localbahn Borki wielkie-Grzymałow“

eingetragen, dass der gesellschaftliche Verwaltungsrath in seiner am 10. Mai 1897 zu Lemberg abgehaltenen Sitzung den Director des Eisenbahnbureau des Landesausschusses Herrn Kazimir Zaleski zum Bureauleiter der Gesellschaft ernannt und demselben die Procura ertheilt hat, ferner, dass laut Verständigung der k. k. Statthalterei vom 11. April 1897, Z. 29.904, der zu Lemberg wohnende k. k. Hofrath Herr Cornelius Winter mit Decret der k. k. Regierung vom 10. März 1897, Z. 686/E.-M., zum Mitgliede des Verwaltungsrathes dieser Actiengesellschaft im Sinne des § 18 der Statuten ernannt worden ist, endlich, dass beide im Sinne des § 4 der Statuten die Firma der Gesellschaft in der dort vorgeschriebenen Weise zu unterschreiben berechtigt sind.

Literatur.

Der Eisenbahnbetriebsdienst. Taschenbuch und Kalender für den österr. Eisenbahn-Betriebsbeamten f. d. J. 1898, bearb. v. W. Hoffmann, Revidenten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. III. Jahrg. 180 Seiten, mit 45 Abbildungen, eleg. geb. 1 fl. 50 kr. Im Verlage von J. L. Pollak's Special-Buchhandlung f. Eisenb.-Lit. Wien XV.

Dieses Taschenbuch, welches dadurch, dass es stets Neues zu bieten beabsichtigt, sich die Gunst und das Interesse des Eisenbahn-Betriebsbeamten zu erwerben bestrebt ist, bildet vermöge seines reichen Inhaltes ein sehr brauchbares Vademecum, welches auch dem im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Ingenieur höchst willkommen sein wird. Die benützten Daten sind durchwegs authentischen Quellen entnommen, die Schreibweise ist eine trotz der erforderlichen Kürze leicht verständliche, so dass dieses reichhaltige und geschickt zusammengestellte Taschenbuch sämmtlichen Betriebsbeamten bestens empfohlen werden kann

Katechismus der Heizung, Beleuchtung und Ventilation von Th. Schwartze. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 209 Abbildungen. In Originalleinenband 4 Mark. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Dass die Technik der Heizung, Lüftung und Beleuchtung in immer weiteren Kreisen grosses Interesse erregt, ist eine Thatsache besonders seit zunehmender Anwendung der Centralheizung und des elektrischen Lichtes. Die beträchtlichen Fortschritte auf diesen Gebieten waren aber auch für den Verfasser Veranlassung, dem Inhalte des verdienstlichen Buches eine vollständige Umarbeitung angedeihen zu lassen. Das Werk gibt praktische Fingerzeige hinsichtlich Ausnutzung der verschiedenen Brennstoffe, erörtert die Leistungsfähigkeit der Oefen, verbreitet sich über die mannigfachen Arten der Centralheizungen und wendet sich dann den Einrichtungen für Lüftungszwecke und Luftreinigung zu. Die Ausführungen über die Lampen für flüssige Brennstoffe, die Verstärkung der Leuchtkraft des Gases, das Gasglühlicht, das elektrische Glühlicht und das elektrische Bogenlicht, der reiche Illustrationsapparat, das Alles wird diesen Band dieselbe günstige Aufnahme finden lassen wie desselben Verfassers schon in 6 Auflagen erschienenen Katechismen der Elektrotechnik und der Dampfmaschinen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Italienische Südbahn-Gesellschaft. Paris - Lyon - Mittelmeer - Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. November 1897 tritt ein Tarif für die directe Beförderung von frischen (vom Stamme geschnittenen) Blumen von den Stationen Cannes, Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo, Genua und von zwischen Cannes und Ventimiglia gelegenen Haltestationen nach Wien (Westbahnhof) als Expressgut mit den Luxuszügen Cannes—Wien in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 30. October 1897. [810]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1897 gelangen für den Verkehr zwischen Pardubitz einerseits, Brody und Podwołoczyska via B.-Trübau—Olmütz—Prerau—Krakau—Lemberg andererseits directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Pardubitz—Brody . . . . III. Classe fl. 10·—
Pardubitz—Podwołoczyska III. Classe fl. 11·02

Wien, am 29. October 1897. [811]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Schneebergbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. December 1897 gelangen nachstehend angeführte directe Personenzug-Fahrkarten zwischen den Stationen Gutenstein, Pernitz-Muckendorf, Oed, Waldegg, Ober-Piesting, Piesting einerseits und der Station Wr. Neustadt andererseits mit den beigesetzten Fahrpreisen zur Einführung.

Zwischen Wr. Neustadt und	Einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten	
	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
	Gulden einschliesslich Stempel			
Gutenstein	1·02	0·58	1·87	1·16
Pernitz-Muckendorf, Oed	0·79	0·46	1·41	0·92
Waldegg, Ober-Piesting, Piesting	0·56	0·33	0·95	0·66

Wien, am 30. October 1897. [812]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reglement und Tarif für das Lagerhaus in Graz.

Am 1. December 1897 tritt eine Neuauflage des Reglements und des Tarifes für das Lagerhaus der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Graz in Kraft, wodurch das bisherige Reglement und der Tarif für das Lagermagazin der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Graz vom 1. Februar 1892 aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Reglements und Tarifes können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach, bei der k. k. Betriebsleitung und bei der Lagerhaus-Verwaltung in Graz zum Preise von 20 Hellern (10 kr. österr. Währ.) bezogen werden.

Wien, am 29. October 1897. [813]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Umexpeditions-Tarifes für die Station Bodenbach.

Mit 1. December 1897 gelangt der obbezeichnete Tarif zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 29. October 1897. [814]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines Sonder-Personenzuges von Lundenburg nach Brünn an Sonn- und Feiertagen vom 31. October 1897 bis Ende April 1898.

Um den Bewohnern der an der Strecke Lundenburg—Brünn liegenden Ortschaften die Möglichkeit zu bieten, die im Brünner Stadttheater an Sonn- und Feiertagen stattfindenden Nachmittags-Vorstellungen besuchen zu können, wird vom 31. October 1897 angefangen bis Ende April 1898 an jedem Sonn- und Feiertage von Lundenburg nach Brünn ein Sonder-Personenzug mit Wagen II. und III. Classe wie folgt verkehren:

Abfahrt von Lundenburg um 12 Uhr 30 Minuten Nachm., Ankunft in Brünn um 2 Uhr 30 Min. Nachm., mit Aufenthalt in allen Stationen und Haltestellen.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 30. October 1897. [815]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung bei Berechnung von Fahrgebühren.

Vom 1. Jänner 1898 an werden bei den Schnellzügen Nr. 401 und 402 auch in der Strecke Villach—Franzensfeste die tarifmässigen Schnellzugsgebühren berechnet und eingehoben.

Wien, am 1. November 1897. [816]

Prager Transittarif.

Frachtsatz für Güter des Specialtarifes 1, Landskron—Prag (Smichow) B.E.B.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung gelangt der im Prager Transittarife vom 1. September 1890 enthaltene Frachtsatz des Specialtarifes 1 Landskron—Smichow (k.k.Oe.St.B.) unter den für diesen Tarif giltigen Bestimmungen auch für Prag (Smichow) B.E.B. zur Anwendung.

Prag, am 28. October 1897. [817]

General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde pp.

Tarif vom 1. November 1897.

Druckfehler-Berichtigung.

Im rubricirten, im Verordnungs-Blatte Nr. 115 vom 5. October 1897 unter Pos. 744 verlautbarten Tarife sind vor Gebrauchnahme folgende Druckfehler zu berichtigen:

1. auf Seite 31 ist in
   a) Spalte 34 das Wort „Kronprinzschacht“ zu streichen und dafür zu setzen „Grundmannschacht“,
   b) Spalte 35 das Wort „Grundmannschacht“ zu streichen und dafür zu setzen „Kronprinzschacht“.
2. Auf den Seiten 26, 32, 38, 44 und 50 sind in Spalte 39 die Worte „und Karlssegen“ zu streichen.

Wien, am 28. October 1897. [818]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. December 1897 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande zu den Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag V in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Classentarifes und einiger Ausnahmetarife.

Insoweit durch die Nachträge Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Jänner 1898.

Nachtrag V zum Heft 1 ist zum Preise von 36 Heller, Nachtrag V zum Heft 2 kostenlos bei den Endverwaltungen zu haben.

Wien, am 28. October 1897. [819]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1922	Südbahn-Gesellschaft		Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Graz S. B.	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen nach sicilianischen, türkischen, griechischen, ägyptischen, französischen, spanischen oder nach Häfen des Schwarzen Meeres, dann nach über Gibraltar oder über den Suezcanal zu bedienenden Hafenplätzen zum Exporte gelangen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	156 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	121 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	35 Heller	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	A) **Im Kartirungswege:** Wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. B) **Im Rückvergütungswege:** 1. Bei frankirten Gebühren gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe. 2. Bei überwiesenen Gebühren gegen auf reclam. Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1923	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Südwest-Oesterr.-Ungar. Verband-Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Nach

Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwestösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897 pro 100 kg in Hellern

Von	Ala	Auer	Bozen-Gries	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Innsbruck	Jenbach	Kufstein	Kundl	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Roveredo	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient (Trento)	Weidbruck	Wörgl
Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:																						
Abaliget	64	50	46	40	68	62	62	48	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Andrijevci	34	20	16	10	58	32	28	16	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	69
Bakocza F. Mindszent	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Baranya Szt. Lorincz	64	50	46	40	68	62	67	54	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Baranyavar-Monostor	64	50	46	40	68	62	61	47	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Báte	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Battaszek	25	11	7	1	17	23	17	16	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Beleg	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Blinskikut	61	47	43	37	72	59	49	35	71	88	72	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Borovo	61	47	43	37	56	59	52	45	55	75	56	53	57	61	49	61	51	51	54	55	39	58
Bosnabrod	34	20	16	10	58	32	28	16	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	64
Brod	35	21	17	11	59	33	29	17	51	72	65	27	31	35	23	35	25	25	43	29	13	66
Bršadin	54	40	36	30	48	52	45	37	48	68	50	46	50	54	42	54	44	44	46	48	32	50
Bükkösd	64	50	46	40	68	62	62	49	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Csurgo	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Darany	64	50	46	40	68	62	67	53	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Dalja	57	43	39	33	51	55	47	40	50	70	51	49	53	57	45	57	47	47	49	51	35	52
Darda	60	46	42	36	65	58	54	42	64	84	66	52	56	60	48	60	50	50	64	54	38	66
Doberlin	61	47	43	37	70	59	49	35	70	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Dobsza	64	50	46	40	68	62	68	60	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Dombovár	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Döbrököz	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Erdöd	57	43	39	33	46	55	43	40	45	66	47	49	53	57	45	57	47	47	45	51	35	48
Eszék (Osiek)	59	45	41	35	55	57	52	41	54	74	55	51	55	59	47	59	49	49	53	53	37	56
Eszék alváros (Osiek dolnjigrad)	58	44	40	34	53	56	50	40	52	73	54	50	54	58	46	58	48	48	51	52	36	54
Garčin	34	20	16	10	58	32	28	15	50	71	64	26	30	34	22	34	24	24	42	28	12	69
Gjeletovci	30	16	12	6	23	28	19	13	22	42	24	22	26	30	18	30	20	20	21	24	8	25
Gombos-Bogojeva	56	42	38	32	45	54	42	39	44	65	45	48	52	56	44	56	46	46	43	50	34	47
Hidas-Bonyhád	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Hidegkut-Gyönk	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
India (Indjija)	41	27	23	17	15	39	15	15	15	35	15	33	37	41	29	41	31	31	15	35	19	15
Ivankovo	31	17	13	7	23	29	26	14	22	45	23	23	27	31	19	31	21	21	21	25	9	25
Jankovci	30	16	12	6	19	28	15	13	18	38	20	22	26	30	18	30	20	20	17	24	8	20
Jassenovac Száva/m	61	47	43	37	71	59	49	35	71	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Jako	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kaposvár	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kis-Korpad	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Kostajnica	61	47	43	37	70	59	59	35	69	88	70	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Kukujevci-Erdöveg	56	42	38	32	35	54	35	30	35	55	35	48	52	56	44	56	46	46	35	50	34	35
Kurd-Csibrák	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Magyar-Boly	64	50	46	40	68	62	66	53	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Majur	61	47	43	37	71	59	49	35	70	82	71	53	57	61	49	61	51	51	65	55	39	68
Martinci	61	47	43	37	43	59	43	35	43	63	43	53	57	61	49	61	51	51	43	55	39	43
Magocs	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Medare-Dragalič	61	47	43	37	73	59	59	35	73	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Mikanovci	24	10	6		26	22	19	7	25	49	27	16	20	24	12	24	14	14	25	18	2	29
Mitrovicz (Mitrovica)	61	47	43	37	69	59	49	35	71	69	63	53	57	61	49	61	51	51	63	55	[illegible]	49
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	61	47	43	37	69	59	49	35	71	69	63	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	49
Morágy	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Novska	61	47	43	37	72	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Okučane	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Ó Pazua (Pazova stara)	39	25	21	15	13	37	13	13	13	33	13	31	35	39	27	39	29	29	13	33	17	13
Pécs	64	50	46	40	68	62	68	56	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Pinczehely	25	11	7	1	17	23	17	14	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Priglevicza-Szt. Iván	51	37	33	27	39	49	36	35	38	59	40	43	47	51	39	51	41	41	38	45	29	41
Putinci	59	45	41	35	33	57	33	33	33	53	33	51	55	59	47	59	49	49	33	53	37	33
Ruma	61	47	43	37	39	59	39	35	39	59	39	53	57	61	49	61	51	51	39	55	39	39
Samac	61	47	43	37	68	59	49	45	71	88	68	53	57	61	49	61	51	51	59	55	39	68
Sárbogárd	21	7	3	—	10	19	6	5	9	30	11	13	17	21	[illegible]	21	11	11	8	15	—	11
Sasd	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Sibinj	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Sid	48	34	30	24	29	46	29	22	29	49	29	40	44	48	36	48	38	38	29	42	26	29
Simontornya	25	11	7	1	17	23	17	10	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Somogyszobb	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
Staro-Petrovoselo	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Strzivojna-Vrpolje	33	19	15	9	45	31	27	15	45	88	46	25	29	33	21	33	23	23	41	27	11	68
[illegible]	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	68	55	39	68
[illegible]ly Högyész	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
[illegible]var Mazá	25	11	7	1	17	23	17	17	17	37	17	17	21	25	13	25	15	15	17	19	3	17
[illegible]	64	50	46	40	68	62	68	60	68	88	68	56	60	64	52	64	54	54	68	58	42	68
Szonta	55	41	37	31	43	53	49	38	41	62	43	47	51	55	43	55	45	45	41	49	33	44
[illegible]	40	26	22	16	23	38	23	14	23	43	23	32	36	40	28	40	30	30	23	[illegible]	18	23
Uj-Gradiska (Nova Gradiska)	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-[illegible])	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Uj-Pázua (Pazova nova)	33	19	15	9	7	31	7	7	7	27	7	25	29	33	21	33	23	23	7	27	11	7
Vinkovci	26	12	8	2	13	24	10	9	12	36	14	18	22	26	14	26	16	16	11	20	4	16
[illegible]	61	47	43	37	43	59	43	35	43	63	43	53	57	61	49	61	51	51	43	55	39	43
[illegible]	61	47	43	37	73	59	59	35	71	88	73	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Vukovar	55	41	37	31	44	53	40	38	43	64	45	47	51	55	43	55	45	45	42	49	33	46
Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:																						
Banjaluka Stadt																						
„ Vorstadt																						
Bosnisch-Novi																						
Ivanjska																						
Kozarac	61	47	43	37	70	59	49	35	70	88	71	53	57	61	49	61	51	51	63	55	39	68
Omarska																						
Prjedor																						
Svodna																						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1924	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Eisenwaaren, und zwar für die im Ausnahmetarif Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes unter A und B bezeichneten Artikel	Cormons	Turnul-Severin	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes, insbesondere auch jener des Ausnahmetarifes Nr. 3. Die Sendungen müssen von Venedig nach Cormons gelangt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verbandstarif	Ausn.-Tarif Nr. 3, A, Abth. III 328 Cts. Ausn.-Tarif Nr. 3, B, Abth. III 384 Cts.	 318 Cts. 374 Cts.	 10 Cts. 10 Cts.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und, falls die Sendungen in Cormons mit neuen Frachtbriefen aufgegeben werden, überdies die Frachtbriefe für die Beförderung von Venedig nach Cormons, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1925	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Steine aller Art in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen — einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten (excl. gesägter Marmorplatten) — ferner Saumsteine und Mühlsteine	Fiume	Zágráb S.B.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895	78 Heller pro 100 kg	63	15	Im Kartirungswege		
1926	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile laut Waarennomenclatur des Ausnahmetarifes 8 A und B für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Sämmtlichen in den Schnitt-Tafeln B des Ausnahmetarifes 8 A und B für den nebenbezeichneten Verkehr, Seite 94—97 und 100—107, enthaltenen deutschen Stationen	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Auflassung der tarifmässigen Deckenmiethe hinsichtlich des Durchlaufes auf der österr. Strecke bei Transporten, welche von der deutsch-österr. Grenze bis zur österr.-russ. Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1927	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Sauerkraut	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	316 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1928	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. k. k. Staatsbahnen	Vide nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der im Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 angeführten besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif (Theil II) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Localbahnen vom 15. August 1897, bezw. Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Frachtsätze für Hornvieh in Wagenladungen: per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen: per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens	Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen: für die Benützung der Trommel	die nebenangeführten Thiergattungen: nach dem Normalgewichte (siehe Tarif-Theil I) per 100 kg
		in Hellern			
Macs	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	748	770	2160	448
Óhat Kócs	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	685	707	1968	410
Macs	Wien I trans. K.E.B.	789	805	2160	472
Óhat Kócs	Wien I trans. K.E.B.	726	742	1968	434
Macs	Wien St. Marx	778	794·6	2160	475
Óhat Kócs	Wien St. Marx	715	731·6	1968	437

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1929	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichischen Nordwestbahn	Niederschlesischer Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag Hrabovka transit für Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg excl., welche im Tarife vom 1. September 1897 nicht enthalten sind	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen der E.-B.-D. Breslau nach Stationen der St.E.G.	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 188	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
			Niederschlesischer Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. September 1897 nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc.	Beraun und Radotin			Tarif vom 1. September 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen der E.-B.-D. Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc.	Verschieden		40			
			Niederschlesischer Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. September 1897 nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc.	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg excl., welche in diesem Tarife enthalten sind			Tarif vom 1. September 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen der E.-B.-D. Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc.	Verschieden		76			
			Niederschlesische Gaskohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten der directen Tarife vom 1. November 1897 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn und von Mittelsteine St.E.G.	Bubna loco und transit			Tarife vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen der E.-B.-D. Breslau nach Stationen der St.E.G. und Oe.N.W.B. etc. und Theil II. Heft 3, des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		60			
			Niederschlesische Gaskohle und Coaks		Prag St.E.G. Prag Oe.N.W.B. Vysočan Oe.N.W.B. Lieben St.E.G. Lieben Oe.N.W.B.				Verschieden		80			
1930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Blansko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Directer Tarif für Steinkohlen der E.-B.-D. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Theil II, Heft 3, Nachtrag IV, des Localtarifes der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 40	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					Brünn loco und transit (für Sendungen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Schimitz, ferner Königsfeld und Austerlitz via Brünn						80			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1931	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	a)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der E.D. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Nachtrag IV zum Localtarife, Theil II, Heft 3, der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					Budigsdorf						148			
					Frättingsdorf						200			
					Grussbach-Schönau						200			
					Hohenstadt						108			
					Kromau						180			
					Laa						200			
					Ladendorf						200			
					Landskron						134			
					Littau						158			
					Mislitz						200			
					Mistelbach						200			
					Müglitz						148			
					Neubau-Kreuzstetten						200			
					Olmütz St.E.G. loco und trans.						162			
					Stefanau						158			
					Triebitz loco						88			
					Triebitz transit (für Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz, excl. Prossnitz)						48			
					Wolkersdorf						200			
					b)									
					Bruck a. d. L. Localbahn loco und trans. (für Stationen der Localbahnstrecke Bruck a. d. L.—Hainburg) Fischamend, Klein-Neusiedl, Manners-dorf, Schwadorf (via Stadlau Wien-Götzendorf), Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf						270			
			Niederschlesischer Coaks		c) Grammat-Neusiedl loco und transit						*) 270			*) Für niederschlesische Kohle hat dieser Nachlass keine Giltigkeit
1932	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische und Neuroder Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.		Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif für Steinkohlen etc. der E.D. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897 und Nachtrag IV zu Theil II. Heft 3. des Localtarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					Brüsau-Brünnlitz						102			
					Lettovic						118			
					Skalic-Boskovic						138			
					Raitz						146			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
1933	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 im Rückvergütungswege	Jasło	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	184	165 *)	19	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1899 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
				Ustrzyki					203	184 *)	19			
				Jasło	Schönpriesen-Umschlag				179	160 *)	19			
				Ustrzyki					198	179 *)	19			
				Jasło	Dresden-Elbkai				209	190	19			
				Ustrzyki					228	209	19			
1934	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Cement der Pos C—5, Steine der Pos. 8—58, Kalk, gebrannt, der Pos. K—2 und Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Allen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Swarow	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.			50% von den officiellen Local-Frachtsätzen jener Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., welche am Transporte betheiligt sind	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma Johann Liebig & Co. in Swarow als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keine Routenvorschrift tragen dürfen, bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen zur Herstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlagen der Firma Johann Liebig & Co. in Swarow bestimmt sein
1935	Böhmischen Nordbahn		ad 1.—8. ein tägliches, ad 9. ein tägliches und ein wöchentliches Zeitungspacket im Gewicht von höchstens je 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag K.F.J.B.	1. Čakovic 2. Kojetic-Gr. 3. Liblic-Bišic 4. Měšic 5. Münchengrätz 6. Satalic 7. Stranov-K. 8. Turnau 9. Jungbunzlau	Bei Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung; Abnahme der Packete in der Abgabsstation ohne vorherige Avisirung; Haftung des Versenders für die Einhaltung der Bestimmungen über postzwangspflichtige Güter. Das Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898 gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales an die Hauptcassa der Böhmischen Nordbahn im Betrage von ad 1. 3·30 fl., ad 2. 3·90 fl., ad 3. 4·80 fl., ad 4. 3·60 fl., ad 5. 8·70 fl., ad 6. 2·70 fl., ad 7. 6·30 fl., ad 8. 8·70 fl., d. i. der Gepäcksfracht für 30 Expeditionen ohne Berücksichtigung einer Minimalgebühr, ad 9. 7·82 fl., d. i. der normalen Gepäcksfracht für 34 Expeditionen.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1936	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Werkseinrichtungsgegenstände mit der Bestimmung zur Einrichtung eines neuen Industrie-Etablissements in Mähr.-Ostrau, wie: Werkzeugmaschinen, elektrische Maschinen, Dampfmaschinen, Dampfkessel, Transmissionen und ähnliche Artikel, sofern die tarifmässigen Gebühren nicht günstiger sind	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif	Verschieden	0·66 Heller per 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Mähr.-Ostrau als Versender und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Mähr.-Ostrau verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
1937	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Ostrau-Witkowitz (via Friedek-Mistek)	Teschen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	31·6 kr. = 63·2 Heller	48·0 Heller	15·2 Heller	Im Kartirungswege		
1938	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Zauchtel	Freihermersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahnstrecke vom 1. Juni 1888	31·1 kr. = 62·2 Heller	51·0 Heller	11·2 Heller	Im Kartirungswege		
1939	Südbahn-Gesellschaft		Rohschwefel III. Qualität (sogenannten Rohschwefel, terza vantaggiata), unverpackt	Triest S. B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Anhang zum Localtarife	172 Heller	150 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1940	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Stein-, Koch- und Sudsalz	Podwołoczyska (Bahnhof) transit	Bełzec transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandssätze	91·2 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Bełzec bei frankirten Gebühren, sowie der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise auch von den Bahnorganen gezeichnet werden	
1941	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Viehsalz	Wieliczka	Stationen in Böhmen, Mähren und Schlesien der vorgenannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher die Frachtsätze über die deutschen Routen sich niedriger stellen als im Verkehre über ausschliesslich österreichische Routen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Ad a) und b) Der über die Auslandsroute sich ergebende billigere Frachtsatz wird auf die inländische Route übernommen und auf Grund des Werthverhältnisses von 170 Mark = 100 Gulden oder von 85 Mark = 100 Kronen eingerechnet	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens drei Monate nach Anlangen der Sendungen in der Empfangsstation bei der Verwaltung der Empfangsbahn	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1942	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, ferner Steine, gebrannt, auch Chamottesteine, Steine, roh und roh behauen, des Ausnahmetarifes 21 B für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen c) " " " " " " 10.000 kg	Eschweiler-Thal, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Köln und umgekehrt	den in den betreffenden directen Tarif (vergl. die 8. Rubrik) einbezogenen österreichischen Stationen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896		Schnittsätze der Schnitttafel B*) a) 303 b) 265 c) 226 Pfennige für 100 kg		Im Kartirungswege		*) Die bezüglichen Frachtsätze der Schnittafel A sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen
1943	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Getreide etc. b) Kleie etc. } laut Nomenclatur des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	den in den betreffenden directen Tarif (vergl. die 8. Rubrik) einbezogenen österreichischen Stationen	Ottmachau, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896		Schnittsätze der Schnitttafel II für den Binnenverkehr*) a) 81 Pfennige b) 64 Pfennige		Im Kartirungswege		*) Die bezüglichen Frachtsätze der Schnitttafel I sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen
1944	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier (ausgenommen Ameiseneier)	einer der in der nachstehenden Schnitttafel Ia angegebenen österreichischen Stationen	einer der in der nachstehenden Schnitttafel Ib angegebenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und **Auflieferung einer Gesammtmenge von 6000 t bis zum 30. September 1898.** In die Gesammtmenge von 6000 t fallen auch diejenigen Sendungen, welche auf Grund der im Verordnungsblatte Nr. 120 vom 16. October 1897 unter fortlaufender Nr. 1812 veröffentlichten Tarifermässigungen abgefertigt worden sind	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina		Siehe umstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende December 1898 bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau einzureichen sind	Die Gesammtsätze von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation werden durch Zusammenzählen der in den Schnitttafeln Ia und Ib angeführten Theilfrachtsätze gefunden

Schnitt-Tafel I a

Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach: Chemnitz, Chrimnitschau, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schlesischer Bhf.), Freiberg in Sachsen, Gera ((Reuss) Pr. Stb., Gera (Reuss) Sächs. Stb., Greiz-Aubachthal, Plauen i/V. ob. Bhf., Reichenbach i/V. ob. Bhf., Riesa, Werdau, Zeitz Pr. Stb., Zeitz Sächs. Stb., Zwickau i. S.	Braunschweig Hptbhf., Braunschweig Ostbhf., Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Hannover (Nordbhf.) und Heimholz, Hannover Südbhf., Leipzig I Bayer. Bhf., Leipzig Berliner Bhf., Leipzig II Dresd. Bhf., Leipzig Eilenb. Bhf., Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thüring Bhf., Magdeburg, Plagwitz-Lindenau Pr. Bhf., Plagwitz-Lindenau Sächs. Bhf.	den übrigen deutschen Stationen
	für 100 kg in Pfennig		
Bochnia	235	222	202
Borynicze	387	374	354
Brody	397	384	364
Buczacz	434	421	401
Bukaczowice	394	381	361
Bursztyn	400	387	367
Chabówka	271	258	238
Chodorów	388	375	355
Czernowitz	446	433	413
Czortków	446	433	413
Dębica	276	263	243
Grodek	358	345	325
Halicz	404	391	371
Husiatyn	462	449	429
Itzkany	473	460	440
Jaroslau	317	304	284
Kalusz	404	391	371
Kalwarya	242	229	209
Kolomea	426	413	393
Kopyczynce	456	443	423
Krechowice	397	384	364
Lemberg	371	358	338
Monasterzyska	429	416	396
Mosciska	348	335	315
Neusandec	305	292	272
Nowosielitza	455	442	422
Ottynica	417	404	384
Podwołocyska	426	413	393
Posada-Chyrówska	348	335	315
Przemyśl	334	321	301
Przeworsk	312	299	279
Rawa ruska	356	343	323
Rymanów	327	314	294
Rzeszów	297	284	264
Sambor	358	345	325
Sanok	339	326	306
Sedziszów	286	273	253
Slotwina	247	234	214
Sniatyn-Załucze	438	425	405
Sokal	377	364	344
Stanislau	412	399	379
Stryj	380	367	347
Stryszów	247	234	214
Tarnopol	412	399	379
Tarnów	258	245	225
Wieliczka	225	212	192
Zablotów	433	420	400
Złoczów	390	377	357

Schnitt-Tafel I b

Vom Schnittpunkte bis	für 100 kg in Pfennig
Aachen	459
Aachen Kölnthor	458
Aachen Templerbend	457
Barmen	388
„ -Rittershausen	387
„ -Unterbarmen	389
Bochum Süd	380
„ Nord	379
Bonn	430
Braunschweig Hauptbhf.	233
„ Ostbhf.	232
Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk)	341
Chemnitz	94
Coblenz Moselbahn	403
„ Rheinbahn	404
Crefeld	410
Crimitschau	128
Dortmund B. M.	371
„ K. M.	371
„ Süd	367
Dresden-Altstadt	46
„ -Friedrichstadt	50
„ -Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof)	51
Düsseldorf Bilk	408
„ Derendorf	407
„ Grafenberg	409
„ Hafen	409
„ Lierenfeld	409
Duisburg	400
Elberfeld	391
Emmerich	432
Essen (Hauptbhf.)	389
„ (Hauptbhf.) Filiale Krupp	389
„ Nord	389
„ Nord, Filiale Krupp	389
Freiberg i/Sachsen	70
Gelsenkirchen	386
Gera (Reuss) Pr. Stb.	144
„ „ Sächs. Stb.	144

Vom Schnittpunkte bis	für 100 kg in Pfennig
Greiz	140
„ Aubachthal	140
Hagen	374
Hamm	353
Hannover (Nordbhf.) und Heimholz	268
„ Südbhf.	269
Iserlohn	375
„ Ostbhf.	374
Köln-Deutz	417
„ „ B. M.	416
„ -Ehrenfeld	420
„ -Gereon	419
„ -Rheinstation	421
„ -Süd	421
Leipzig I (Bayer. Bhf.)	121
„ Berliner Bhf.	121
„ II (Dresdener Bhf.)	121
„ Eilenburger Bhf.	121
„ Magdeburger Bhf.	121
„ Thür. Bhf.	121
Magdeburg	182
Mühlheim a. d. Ruhr	395
„ -Eppinghofen	395
Oberhausen	396
„ (Filiale Gutehoffnungshütte)	396
Plagwitz-Lindenau Pr. St. B.	126
„ „ Sächs. St. B.	126
Plauen i/V. Ob. Bhf.	152
Reichenbach i/V. Ob. Bhf.	137
Remscheid	398
Riesa (Bhf.)	81
Ruhrort Rhein	401
Solingen	403
„ Nord	401
„ -Weyersberg	404
Werdau	128
Winterswyk	423
Wittau West	378
Zeitz Pr. Stb.	146
„ Sächs. Stb.	146
Zwickau i. S.	123

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1945	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier (ausgenommen Ameiseneier)	einer der in der nachstehenden Tabelle genannten österreichischen Stationen	einer der im Ausnahmetarif Nr. 43 des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896 (Nachtrag III) enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Zahlung der Fracht a) für mindestens 5.000 kg b) „ „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
				einer der in der nachstehenden Tabelle genannten österreichischen Stationen	Myslowitz und Ratibor Stationen der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction Kattowitz									

1. Schnittfrachtsätze.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 43 (Eier) a) 5.000 kg	b) 10.000 kg	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 43 (Eier) a) 5.000 kg	b) 10.000 kg
	für 100 kg in Pfennig			für 100 kg in Pfennig	
Brody	229	215	Nowosielitza	294	272
Chodorów	219	204	Podwoloczyska	262	244
Dębica	110	104	Przemyśl	170	157
Grodek	190	179	Przeworsk	146	138
Halicz	236	218	Rawa ruska	185	172
Kalwarya	59	57	Sanok	173	160
Lemberg	202	187	Sokal	207	193
Mosciska	178	167	Wieliczka	57	55

Vom Schnittpunkte bis zur Bestimmungsstation gelangen die in dem Ausnahmetarife 43 des obbezeichneten Güterverkehres sub Schnitttafel Ib angeführten Schnittfrachtsätze zur Berechnung.

2. Stationstarif.

Ausnahmetarif 43 (Eier).

Von	Nach Myslowitz a) 5.000 kg	Myslowitz b) 10.000 kg	Ratibor a) 5.000 kg	Ratibor b) 10.000 kg	Von	Nach Myslowitz a) 5.000 kg	Myslowitz b) 10.000 kg	Ratibor a) 5.000 kg	Ratibor b) 10.000 kg
	für 100 kg in Pfennig					für 100 kg in Pfennig			
Brody	239	221	290	271	Nowosielitza	304	278	355	328
Chodorów	229	210	280	260	Podwoloczyska	272	250	323	300
Dębica	111	106	171	160	Przemyśl	173	163	231	213
Grodek	200	185	251	235	Przeworsk	149	142	207	194
Halicz	246	224	297	274	Rawa ruska	195	178	246	228
Kalwarya	69	63	120	113	Sanok	176	166	234	216
Lemberg	212	193	265	243	Sokal	217	199	268	249
Mosciska	186	173	239	223	Wieliczka	57	55	120	113

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. **Wien, 6. November 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. October 1897, Z. 5439/II, an alle Organe betreffend die Einführung neuer Stempelmarken.

Im Nachstehenden wird die Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 9. October 1897 betreffend die Einführung neuer Stempelmarken (enthalten in dem am 16. October 1897 ausgegebenen XCV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 244) zur Kenntniss und Danachachtung verlautbart.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Kann.

·/. Ad Nr. 132.

Verordnung des Finanzministeriums vom 9. October 1897 betreffend die Einführung neuer Stempelmarken

Vom 1. Jänner 1898 an werden neue Stempelmarken mit der Werthbezeichnung in Kronenwährung in Verschleiss gesetzt.

Dieselben gelangen in 35 Kategorien, und zwar 20 der Heller- und 15 der Kronenkategorien, zur Ausgabe und sind aus dünnem, durchscheinendem Papier in zwei Grössen hergestellt.

Die Marken der Kronenkategorien sind 41 mm hoch und 31 mm breit, die Marken der Hellerkategorien 36 mm hoch und 27 mm breit.

Die Marken sind mit einem braunvioletten Unterdrucke und mit einem ausgezackten, den verschiedenen Werthkategorien entsprechenden farbigen Rande versehen und enthalten in der Mitte des oberen Theiles ein kreisrundes Medaillon mit dem nach links gewendeten Bildnisse Seiner k. und k. Apostolischen Majestät, welches von der Umschrift:

„K. K. ÖSTERREICHISCHE STEMPELMARKE“

in braunvioletter Farbe auf weissem Grunde umrahmt wird.

Das Medaillon ist von einem Fruchtgehänge umgeben. Oberhalb des Medaillons ist der Werthbetrag in Ziffern, unterhalb des Medaillons die Bezeichnung: „KRONE“, bezw. „KRONEN“ oder „HELLER“ angebracht. Medaillen, Fruchtgehänge und Werthbezeichnung sind in einer Farbe ausgeführt.

Im unteren, zum Ueberschreiben bestimmten Theile ist auf ausgespartem Grunde eine in olivgrauer Farbe ausgeführte Cartouche angebracht, welche in der Mitte die Jahreszahl der Emission „1898“ in kleinen und beiderseits, durch je einen Punkt von derselben getrennt, den Werthbetrag in grösseren, weiss ausgesparten Ziffern enthält.

Bei den Marken der Kronenkategorien sind beiderseits im Fruchtgehänge kleine Medaillons eingefügt, in welchen der Werthbetrag in Ziffern in der Farbe des Fruchtgehänges auf weissem Grunde ersichtlich ist.

Dieselben unterscheiden sich überdies von den Marken der Hellerkategorien sowohl durch die Werthbezeichnung, als auch durch die in grösserer Dimension ausgeführte Zeichnung der beschriebenen Bestandtheile.

Die einzelnen Kategorien selbst unterscheiden sich durch die Werthbezeichnung und durch Combinirung der Farben des Randes und des Stempelbildes, und zwar sind folgende Farbencombinationen angewendet:

		Farben des Randes	Farben des Stempelbildes
bei den Stempelmarken	à 1 K	blau	blau
" " "	à 2 "	rothviolett	
" " "	à 3 "	grün	
" " "	à 4 "	braun	
" " "	à 5 "	grüngrau	
" " "	à 6 "	blau	rothviolett
" " "	à 7 "	rothviolett	
" " "	à 8 "	grün	
" " "	à 10 "	braun	
" " "	à 12 "	grüngrau	
" " "	à 15 "	blau	grün
" " "	à 20 "	rothviolett	
" " "	à 30 "	grün	
" " "	à 40 "	braun	
" " "	à 50 "	grüngrau	
" " "	à 1 h	blau	blau
" " "	à 2 "	rothviolett	
" " "	à 4 "	grün	
" " "	à 6 "	braun	
" " "	à 8 "	grüngrau	
" " "	à 10 "	blau	rothviolett
" " "	à 14 "	rothviolett	
" " "	à 20 "	grün	
" " "	à 24 "	braun	
" " "	à 25 "	grüngrau	
" " "	à 26 "	blau	grün
" " "	à 30 "	rothviolett	
" " "	à 38 "	grün	
" " "	à 40 "	braun	
" " "	à 50 "	grüngrau	
" " "	à 60 "	blau	grüngrau
" " "	à 64 "	rothviolett	
" " "	à 72 "	grün	
" " "	à 80 "	braun	
" " "	à 88 "	grüngrau	

Die gegenwärtig im Verschleisse befindlichen Stempelmarken der Emission 1893 werden mit 28. Februar 1898 gänzlich ausser Verschleiss gesetzt.

Die Verwendung der ausser Gebrauch gesetzten Stempelmarken nach diesem Zeitpunkte ist daher der Nichterfüllung der gesetzlichen Stempelpflicht gleichzuhalten und zieht die nach dem Gebührengesetze damit verbundenen nachtheiligen Folgen nach sich.

Die ausser Gebrauch gesetzten, unverwendet gebliebenen Stempelmarken werden unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vom 1. Februar bis einschliesslich 31. März 1898 bei den Stempelverlags- und Verschleissämtern gegen neue Stempelmarken unentgeltlich ausgewechselt. Die bezüglichen Eingaben der Parteien sind stempelfrei.

Die Stempelmarkenverschleisser haben ihre, den Bedarf in den Monaten Jänner und Februar 1898 überschreitenden Vorräthe an ausser Gebrauch tretenden Stempelmarken gegen neue Marken vor dem 1. März 1898 umzutauschen.

Nach dem 31. März 1898 findet weder eine Umwechslung, noch eine Vergütung bezüglich der aus dem Verschleisse gezogenen Stempelmarken statt.

Gewerbs- und Handelsbücher, dann Blankette von Wechseln, Rechnungen u. s. w., auf welchen Stempelmarken früherer Emissionen durch vorschriftsmässige, vor dem 1. März 1898 erfolgte amtliche Ueberstempelung zur Verwendung gelangt sind, können auch nach diesem Zeitpunkte unbeanständet in Gebrauch genommen werden.

In den Zeitungs-, Kalender- und Effectenumsatzsteuer-Stempelmarken, dann in den übrigen Stempelwerthzeichen tritt vorläufig keine Aenderung ein.

Biliński m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Bahnhofe in Olmütz nach Heiligenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Schuckert & Comp., General-Repräsentanz für Oesterreich in Wien, mit dem Erlasse vom 9. April 1897, Z. 3794/I (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1897), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Olmütz nach dem Orte Heiligenberg auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. October 1897. Z. 15.183/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lemberg nach Winniki.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Alois Bruckmann in Lemberg im Vereine mit Georg Grafen Dunin-Borkowski, Edmund Berggruen, Anton Fleischl, Josef Grafen Łubieński und Jakob Piepes mit Erlass vom 9. April 1897, Z. 4408/I (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1897), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg mit Berührung der Gemeinden Sygniówka, Krzywczyce und Lesienice nach Winniki auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 8. October 1897. Z. 15.213/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Villach auf den Dobratsch (Villacher Alpe).

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Ritschl & Co. in Wien im Vereine mit dem Bürgermeister Friedrich Scholz in Villach und der Frau Olga Freiin von Lang in Klagenfurt mit dem Erlasse vom 4. October 1896, Z. 11.212/I (Verordnungs-Blatt Nr. 129 vom 10. November 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Villach der k. k. Staatsbahnen über Mittewald auf den Dobratsch (Villacher Alpe) auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. October 1897. Z. 15.274/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. October 1897, Z. 16.507/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Note vom 23. October hat das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abtheilung in Bern, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 27. August dem Betrieb übergebene Seilbahn zwischen Cossonay-Bahnhof J. S. und Cossonay-Stadt, deren Betriebsbesorgung vertraglich von der Jura-Simplon-Bahn übernommen ist, mit Rücksicht auf die beschränkten Einrichtungen für den Güterverkehr dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstellt wird. In der Liste der schweizerischen Verwaltungen, auf welche diese Anwendung findet, hat Ziffer 3 daher zu lauten:

3. Jura-Simplon-Bahn, ausschliesslich der von ihr betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof J. S.-Cossonay Stadt.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58 des erwähnten Uebereinkommens Kenntniss genommen, die Liste entsprechend abgeändert und hievon nach Art. 57, Ziffer 1, den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. October 1897 Mittheilung gemacht.

Wien, am 30. October 1897.

Eröffnung der Theilstrecke Unter-Cetno—Wratno-Lobes der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno.

Am 23. October 1897 ist die an die Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno anschliessende 10·5 Kilometer lange normalspurige Theilstrecke Unter-Cetno—Wratno-Lobes der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno mit den Stationen Wratno-Lobes und Sudoměř für den Gesammtverkehr, der Station Skalsko für den Personen- und Gepäcksverkehr, der Station Podkowáň für den Gesammtverkehr und der Station Unter-Cetno für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Den Betrieb führt die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Monats-Ergebnisse: Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1897	1896	Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Einnahmen 1896: im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	7.621·5	7.558·6	4,049.000	1,656.000	2,551.000	5,780.500	8,331.500	1.093	9,209.222	1.218	— 10·3	7.599·7	7.558·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	15.500	20.600	7.000	33.000	40.000	587	42.410	623	— 5·8	68·1	68·1
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	148.899	206.463	89.940	343.683	433.623	1.133	442.983	1.158	— 2·2	382·7	379·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	7 080	41.534	2.964	49.342	52.306	774	58.728	869	— 10·9	67·6	67·6
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	177.287	197.841	196.176	529.783	725.959	1.031	697.831	991	+ 4·0	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	65.385	48.109	21.525	70.369	91.894	767	84·607	706	+ 8·6	119·8	119·8
Hauptbahnen zusammen	8.963·8	8.900·9	4,463.151	2,170.547	2,868.605	6,806.677	9,675.282	1.079	10,535.781	1.184	— 8·9	8.942·0	8.897·2
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361·0	87.500	95.000	42.900	133.100	176.000	451	204.200	566	— 20 3	389·9	361·0
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	29.779	15.873	22.190	37.936	60.126	266	60.011	265	+ 0·4	226 4	226·4
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	8.555	10.149	1.724	12.875	14.599	252	15.194	262	— 3·8	58·0	58·0
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	216.416	19.760	37.676	5.580	43.256	942	39.274	812	+ 16 0	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	114.569	4 374	9.091	1.000	10.091	1.261	8.338	1.042	+ 21·0	8·0	8·0
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·6	9·6	3.963	1.518	1.416	2.114	3.530	368	3.047	317	+ 16·1	9·6	9·6
Belisče-Kapelna-Noskovci V.-B. .	58·4	38·3	3.184	12.412	1.414	13.817	15.311	262	9.272	242	+ 8·3	58 4	38·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	4	1.050	1.054	185	1.052	185	. . .	5·7	5·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	10.439	2.325	4.244	3.791	8.035	179	6.235	139	+ 28·8	44 9	44·9
Nagy-Károly-Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.046	5.813	2.060	11.143	13.203	156	13.346	158	— 1·3	84·6	84 6
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.570	9.770	2.129	13.353	15.482	361	14.036	327	+ 10·4	42 9	42·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.937	3.271	244	1.390	1.634	481	899	264	+ 82·2	3·4	3·4
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	38.244	8.752	20.218	20 128	49.346	188	95.246	444	— 57·7	214·7	214·7
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	8.042	4.726	3.687	3.418	7.105	508	5 471	391	+ 29·9	14·0	14·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	3.278	2.966	574	818	1.392	162	1.392	162	. . .	8·6	8 6
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.478	13.722	924	13.147	14.071	426	14.922	452	— 5·8	33·0	33·0
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.364	1.481	1.341	1.210	2.551	201	2.239	176	+ 14·2	12·7	12·7
Szepesbéla-Podoliner Bahn . . .	11·0	11·0	2.009	1.680	490	799	1.289	117	1.392	127	— 7·9	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9 3	9·3	2.350	1.396	505	874	1.379	148	1.187	128	+ 15·6	9·3	9·3
Nagy.-Lomnicz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	748	287	235	169	404	44	163	18	+144·4	9·1	9·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27 3	12.870	2.543	3.850	1.600	5.450	200	5.140	188	+ 6·4	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	10.905	906	2.707	1.365	4.072	234	4.538	261	— 10·3	17·4	17·4
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	5.794	13.560	5.121	16.248	21.369	173	25.945	211	— 18·0	123·2	123·2
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·0	21·0	856	1.569	330	1.340	1.670	80	1.800	86	— 7·2	21 0	21·0
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·4	. . .	11.865	1.733	5.111	2.735	7.846	150	. . . .	. . .	. . .	11·9	. . .
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	21.000	3.800	12.000	7.500	19.500	277	22.003	313	— 11·5	70·4	70·4
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60 4	60·4	8.000	3.700	4.000	7.500	11.500	190	11.361	188	+ 1·1	60·4	60·4

Eisenbahnen im Monate September 1897.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September: Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1897 für Güter	Einnahmen 1897 im Ganzen	Einnahmen 1897 per Kilometer	Einnahmen 1896 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1896 für Güter	Einnahmen 1896 im Ganzen	Einnahmen 1896 per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	1896	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													I. Hauptbahnen.
,549.000	14,068.900	16,789.696	48,359.104	65,148.800	8.573	18,327.949	48,469.546	66,797.495	8.837	— 3 0	11.431	11.783	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
121.600	179.900	55.000	288.300	343.300	5.041	66.048	267.245	333.293	4.894	+ 3·0	6.721	6.525	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
,138.736	1,869.964	731.250	3,081.801	3,813.051	9.964	660.337	2,786 583	3,446.920	9.095	+ 9·6	13.285	12.127	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
54.360	359.416	23.638	435.795	459.433	6.796	21.520	441.210	462.730	6.845	— 0·7	9.061	9.126	Mohács-Fünfkirchner Bahn
,582.165	1,713.064	1,449.567	4,305.729	5,755.296	8.174	1,385.616	4,263.147	5,648.763	8.023	+ 1·9	10.899	10.697	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
507.034	334.442	158.387	464.829	623.216	5.202	157.034	445.932	602.966	5.033	+ 3·4	6.936	6.711	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
,952.895	18,525.686	19,207.538	56,935.558	76,143.096	8.515	20,618.504	56,673.663	77,292.167	8.687	— 2·0	11.353	11.583	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
754.624	575.320	337.160	858.860	1,196.020	3.068	283.190	887.810	1,171.000	3.244	— 5·4	4.092	4.325	Arader u. Csánader E.
251.676	127.338	187.765	301.223	488.988	2.160	188.208	310.494	498.702	2.203	— 2·0	2.880	2.737	Számosthal-Bahn
73.549	93.983	14.682	123 857	138.539	2.389	17.119	128.875	145.994	2.517	— 5·1	3.185	3.356	Marmaroser Salzb. A.-G.
,162.755	206.011	307.597	38.741	346.338	7.545	281.288	29.696	310.984	6.775	+ 11·4	10.060	9.033	Budapester Localbahnen
900.476	28.141	73.502	6.477	79.979	9.997	52.691	5.495	58.186	7.273	+ 57·5	13.329	9.697	Budapest-Szt. Lörincz
36.591	12.860	12.620	15.242	27.862	2.902	12.134	16.476	28.610	2.980	— 2.6	3.869	3.973	Keszthély-B.-Szt. György
24.396	120 410	11.178	137.549	148.727	2.547	2.092	81.236	83.328	2.176	+ 17·0	13.396	2.901	Belisče-Kapelna-Noskovci
149	32.400	27	9.450	9.477	1.663	18	9.450	9.468	1.661	+ 0·1	2.217	2.215	Terret-Kowásznaer Bahn
59.544	18.577	37.246	34.362	71.608	1.595	33.840	32.474	66.314	1.477	+ 8·0	2.127	1.969	Eperjes-Bartfeld
37.821	55.413	17.169	108.357	125.526	1.484	17.974	129.421	147.395	1.742	— 14·8	1.979	2.323	Nagy-Károly-Somkuter
70.390	70.110	21.419	92.566	113.985	2.657	20.543	92.067	112.610	2.625	+ 1·2	3.559	3.500	Ungthalbahn
15.361	9.801	1.943	5.116	7.059	2.076	1.993	4.571	6.564	1.931	+ 7·5	2.768	2.575	Holics-Gödinger Localbahn
386.494	124.977	184.253	272.800	457.053	2 129	167.266	346.958	514.224	2.395	— 11.1	2.839	3.193	Torontaler Localbahnen
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
70.095	47.929	21.524	31.452	52.976	3.791	19.399	30.680	50.079	3.577	+ 5·9	5.055	4.769	Poprádthal-Bahn
27 956	30.755	4.756	9.081	13.837	1.609	4.876	9.356	14.232	1.655	— 2·8	2.145	2.206	Késmark-Szepes-Béla
30.051	124.328	7.828	129.105	136.933	4.149	7.573	112.735	120.308	3.646	+ 13·8	5.532	4.861	Gölnitzthal-Bahn
36.397	10.445	10.935	8.475	19.410	1.528	10.635	7.974	18.609	1.465	+ 4·3	2.039	1.953	Löcsethal-Bahn
18.105	20.850	4.168	10.117	14.285	1.299	4.103	10.309	14.412	1.310	— 0 8	1.732	1.747	Szepes-Béla-Podoliner B.
19.217	12.470	4.061	8.264	12.325	1.325	3.133	5.498	8.631	928	+ 42·8	1.767	1.237	Szep. Olaszi-S.Varalja L.B.
7.136	694	2.703	472	3.175	349	1.463	286	1.749	192	+ 81.8	465	256	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
116.582	25.015	25.366	8.720	34.086	1.248	24.414	7.382	31.796	1.164	+ 7·2	1.664	1.552	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
82.540	9.792	20.776	14.054	34.830	2.002	20.110	13.272	33.382	1.919	+ 4·3	2.669	2.559	Güns-Steinamanger V.-B.
45.683	153.020	42.243	177.335	219.578	1.782	38.620	198.426	237.046	1.924	— 7·4	2.376	2.565	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
7.742	18.091	3.220	14.690	17.910	853	3.060	13.330	16.390	780	+ 9·4	1.137	1.040	Borossebes-Menyházaer
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
20.360	2.802	8.582	4.759	13.341	1.121	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.495	. . .	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
206.600	40.600	103.300	81.000	184.300	2.618	108.646	77.720	186.366	2.647	— 1·1	3.491	3.529	G. Kikinda-G. Becskereker
75.600	29.400	37.800	58.700	96.500	1.598	38.061	59.385	97.446	1.613	— 0·9	2.131	2.151	Száthmar-Nagybányaer

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1897	1896	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896: im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	9.000	3.300	4.500	6.500	11.000	194	13.648	240	— 19·2	56·8	56
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	15.000	4.000	7.500	8.000	15.500	133	16.194	139	— 4·3	116·7	116·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	7.000	2.000	3.500	4.000	7.500	217	17.423	504	— 57·0	34·6	34·
Ujszász—Jasz-Apáti	31 6	31·6	3.800	800	1.900	1.500	3.400	108	7.468	236	— 54·2	31·6	31·
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	1.600	400	800	800	1.600	105	2.416	158	— 33·5	15·3	15·
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	7.400	2.000	3.700	4.000	7.700	238	7.580	235	+ 1·3	32·3	32·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.400	5.000	3.200	10.000	13.200	249	17.909	337	— 26·1	53·1	53·
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	200	300	200	500	15	308	9	+ 66·7	32·9	32·
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	24.000	4.300	12.000	8.500	20.500	155	23.518	178	— 12·9	131·9	131·
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132 9	11.600	5.000	5.800	10.000	15.800	119	21.159	159	— 25·2	132·9	132·
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.000	2.800	4.000	5.500	9.500	167	11.181	196	— 14·8	57·0	57·
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	3.200	800	1.600	1.600	3.200	144	3.443	155	— 7·1	22·2	22·
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.000	1.700	2.560	3.400	5.900	53	8.524	77	— 31 2	110·3	110·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	12.000	4.500	6.000	9.000	15.000	139	16.209	150	— 0·7	107·8	107·8
Szekler Bahn	35·3	35·3	5.600	1.500	2.800	3.000	5.800	164	10.704	303	— 45·9	35·3	35·
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	14.000	3.000	7.000	6.000	13.000	248	11.884	227	+ 9·3	52·4	52·4
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	60.000	25.000	30.000	50.000	80.000	235	77.959	229	+ 2·6	340 2	340·2
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.600	200	1.800	2.000	115	1 848	106	+ 8·5	17·4	17·4
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.000	2.400	5.000	3.000	8.000	127	10.108	160	— 20 6	63·2	63·2
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.600	2.500	2.300	5.000	7.300	160	11.862	260	— 38·5	45·5	45·5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108 6	108·6	22.000	2.800	11.000	5.500	16.500	152	18.213	168	— 9·5	108·6	108·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.200	900	1.100	1.700	2.800	77	2.892	79	— 2·5	36·5	36·5
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.000	900	2.300	1.700	4.000	85	5.413	116	— 26·7	47·1	47·1
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.000	4.200	4.500	8.400	12.900	218	14.090	238	— 8·4	59·1	59 1
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	6.400	2.800	3.200	5.600	8.800	179	9.407	192	— 6·8	49·1	49·1
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	16.000	4.800	8.000	9.500	17.500	129	20.201	148	— 12 8	136·1	136·1
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	24.000	9.500	12.000	19.000	31.000	262	31.497	266	— 1 5	118·3	118·3
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18 1	2.200	15.000	1.100	20.000	21.100	1.166	21.709	1.199	— 2·8	18·1	18·1
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	86·8	32·2	13.000	2.300	6.500	4.500	11.000	127	5.330	166	— 23·5	32·2	32·2
Felek-Fogaraser Bahn	51.9	51·9	5.600	700	2.800	1.400	4.200	81	4.956	95	— 14·7	51·9	51·9
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	26.000	9.000	13.000	18.000	31.000	240	36.222	281	— 14·6	128 8	128·8
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	3.800	800	1.900	1.600	3.500	72	4.754	98	— 26·6	48·3	48·3
Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	34·6	34·6	7.200	400	3.600	800	4.400	127	4.738	137	— 7·3	34·6	34·6
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	2.700	2.500	3.000	5.500	93	6.967	117	— 20·5	59·3	59·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.000	2.300	1.500	4.500	6.000	147	6.411	157	— 6·4	40·9	40·9
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.200	2.000	4.100	4.000	8.100	98	9.669	117	— 16·2	82·7	82·7
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.000	9.000	7.000	18.000	25.000	206	25.017	207	— 0·5	121·1	121·1
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.200	500	300	500	800	64	892	71	— 9·9	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.600	600	800	1.200	2.000	76	2.576	98	— 22·4	26·2	26·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.100	1.900	2.200	3.800	6.000	135	7.396	166	— 18·7	44·6	44·6
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	5.000	1.500	2.500	2.900	5.400	167	6.978	215	— 22·4	32.4	32·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	2.200	400	700	400	1.100	92	985	83	+ 10·8	11·9	11·9
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.500	500	3.000	3.500	147	3.531	149	— 1·3	23·8	23·8
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	10.000	1.500	5.000	3.000	8.000	95	8.722	103	— 7·8	84·6	84·6
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	4.400	700	2.200	1.500	3.700	94	3.626	92	+ 2·2	39·3	39·3
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	3.600	200	1.200	300	1.500	71	1.991	95	— 25·3	21·0	21·0
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	9.500	6.000	4.200	12.000	16.200	174	14.577	156	+ 11·5	93·2	93·2
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	15.300	1.500	4.800	3.000	7.800	177	8.506	193	— 7·3	44·1	44·1
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	23.000	4 200	11.500	8.500	20.000	138	17.444	120	+ 15·0	145·0	145·0
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.200	2.000	2.100	4.000	6.100	145	7.536	179	— 19·0	42·1	38·2
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	95	7.070	112	— 15·2	62·9	62 9
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38 5	38·5	4.200	200	2.100	400	2.500	65	2.708	70	— 7·1	38·5	38·5
Budapest-Gran Localbahn	98·7	93·6	30.000	14.000	15.000	28.000	43.000	436	33.319	356	+ 22·5	98·7	93·6
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	26·3	2.800	3 000	1.400	6.000	7.400	172	3.661	139	+ 23·7	43·1	26·3
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·1	160·5	20.000	3.800	10.000	7.500	17.500	86	14.902	80	+ 7·5	203·1	127·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	4.600	500	2.300	900	3.200	113	3.600	127	— 11·0	28·4	17·4
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	3.800	400	1.900	900	2.800	63	3.535	80	— 21·4	44·4	22·2
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	3.600	600	1.800	1.200	3.000	56	2.397	44	+ 27·3	54·0	15·4
Ungarische Südostbahn	45·3	45·3	2.200	300	1.100	500	1.600	35	3.752	83	— 57·8	45·3	14·9
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	3.200	400	1.600	700	2.300	63	2.073	57	+ 10·5	36·4	8·1
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	5.200	800	2.600	1.500	4.100	71	4.460	77	— 7·8	57·8	8·3
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	32·6	2.600	300	1.300	600	1.900	58	3.605	111	— 47·7	32·6	4·4
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	67·4	18.000	3.500	9.000	7.000	16.000	142	7.949	118	+ 20·3	112·4	7·4
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	. . . .	7.400	3.500	3.700	7.000	10.700	101	. . . .	. . .	. . .	106·4	. . .
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	. . . .	2.000	500	1.000	1.000	2 000	66	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September — Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	1897: für Güter	1897: im Ganzen	1897: per Kilometer	1896: für Personen und Gepäck	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	1896	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
85.800	22.800	42.900	47.300	90.200	1.589	40.626	49.719	90.345	1.591	— 0·1	2.119	2.121	Debreczin-Hajdu-Nánás
122.400	40.500	61.600	81.000	142.600	1.222	66.426	89.481	155.907	1.336	— 8·5	1.629	1.781	Grosswardein-B.-Vaskoh
47.400	36.200	23.700	72.300	96.000	2.775	33.615	84.970	118.585	3.427	— 19·0	3.700	4.569	P. Tenyö-K. Szt. Márton
32.800	9.600	16.400	18.900	35.300	1.117	15.488	24.501	39.989	1.265	— 11·7	1.489	1.687	Ujszász—Jasz-Apáthi
13.600	3.300	6.800	6.500	13.300	869	6.919	8.087	15.006	981	— 7·3	1.159	1.308	Mezötur-Turkeve
58.800	17.000	29.400	34.000	63.400	1.963	30.285	32.861	63.146	1.955	+ 0·4	2.617	2.607	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
52.400	38.900	26.200	77.700	103.900	1.957	24.622	95.872	120.494	2.269	— 13·8	2.609	3 025	Vinkovce-Brčka
5.100	1.000	2.100	1 000	3.100	94	2.357	997	3.354	102	— 7·8	125	136	Taraczthal-Bahn
189.400	39 000	94.700	77.700	172.400	1.307	95.917	77.475	173.392	1.115	— 0·6	1.743	1.753	Biharer Vicinalbahnen
96.000	33.200	48.000	66.400	114.400	860	46.927	69.016	115.943	872	— 1·4	1.147	1·163	Matraer Vicinalbahnen
66.000	25.200	33.000	50.100	83.100	1.458	33.885	48.504	82.389	1.445	+ 0·9	1.944	1.927	Nyiregyháza-M.-Szalka
25.600	9.000	12.800	17.700	30.500	1.374	14.871	22.592	37.463	1.688	— 18·0	1.832	2.251	Kun-Szt. Márton-Szentes
40.600	12.400	20.300	24 700	45.000	408	22.904	27.905	50.809	461	— 11·5	544	615	Máros-Ludás—Bistritz
98.400	38.200	49.200	76.200	125.400	1.163	52.030	83.627	135.657	1.249	— 6·9	1.551	1.665	Szilágyságer Eisenbahn
46.600	15.900	23.300	31 800	55.100	1.561	32.623	40.070	72.693	2.059	— 24·2	2.081	2.745	Székler Bahn
106.800	27.800	53.400	55.600	109.000	2.080	53.311	55.803	109.114	2.082	— 0·1	2.773	2·776	Steinamanger-Pinkafeld
445.200	200.000	222.600	400.000	622.600	1.830	223.172	387.374	610.546	1.795	+ 2·0	2.440	2.393	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
4.200	14.600	1.400	16.700	18.100	1.040	1.231	16.414	17.645	1.015	+ 2·5	1.387	1.353	Ruma-Vrdnik
68.200	26.400	34.100	32.200	66.300	1.049	41.033	31.936	72.969	1.155	— 9·1	1.399	1.540	Budapest-Lájosmizse
39·200	22.000	19·600	44.000	63.600	1.398	18.658	50.243	68.901	1.514	— 7·7	1.864	2.019	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
180.000	27.700	90.000	55.000	145.000	1.335	96.487	51.288	147.775	1.361	— 1·9	1.780	1.815	Bács-Bodrogher Comitatsb.
19 400	5.400	9.700	10.800	20.500	562	9.627	10.415	20.042	549	+ 2·4	749	732	Warasdin-Golubovec
33.700	15.500	20 500	20.600	41.100	873	22.909	19.186	42.095	894	— 2·4	1.164	1.192	Somogy-Szobb-Barcs
72.600	40.600	36.300	81.000	117.300	1.985	39.168	77.798	116.966	1.979	+ 0.3	2.647	2.639	Kaschau-Torna
45.400	17.600	22.700	35.000	57.700	1.175	20.990	38.715	59.705	1.216	— 3 4	1.567	1.621	Békéser Comitatsbahnen
131.400	34.400	65.200	68.400	133.600	989	66.756	85.187	151.943	1.116	— 11·4	1.319	1.488	Debreczin-Füzesabony
223.000	72.300	111.500	144.500	256.000	2.164	129.483	143.804	273.287	2.310	— 6·3	2.885	3.080	Háromszéker Localb.
17.800	67.800	8.900	125.500	134.400	7.425	10.054	167.279	177.333	9.797	— 24·2	9·900	13.062	Petroszény-Lupény
50 200	12.000	25.100	20.700	45 800	1.199	25.030	13 898	38.928	1.209	— 0·8	1.599	1.612	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
46.800	9.100	23.400	17.700	41.100	792	25.240	15.310	40.550	781	+ 1·4	1.056	1.041	Felek-Fogaraser Bahn
204.000	65.900	102 000	131.800	233.800	1.815	113.164	144.271	257.435	1.999	— 9·2	2.420	2.665	Zagorianer Bahn
32.200	5.700	16.100	11.500	27.600	571	14.815	14.218	29.033	601	— 5 0	761	802	Zsebely-Csákovár-Bóka
64.800	4.500	32.400	8.800	41.200	1.191	30.682	9.732	40.414	1.168	+ 2·0	1·588	1.557	Szentes-H.-M.-Vasárhely
44.600	18.900	21.300	25.000	46.300	781	25.042	21.705	46.747	788	— 0·9	1.041	1 050	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
24.800	23.600	12.400	47.300	59.700	1 460	13.651	44.912	58.563	1.432	+ 2·0	1.947	1.909	Muránythalbahn
77.000	20.100	38.600	40.200	78.800	953	31.415	34.566	65 981	798	+ 18·8	1.271	1.064	Békés-Csanáder Bahn
110.800	60.400	55.400	120.800	176.200	1.455	60·784	132.984	193 768	1.600	— 9·1	1.940	2.133	Slavonische Localbahn
15.200	4.400	3.800	4.400	8.200	656	3.859	4.580	8.439	675	— 2·8	875	900	Hidegkut-Gyönk-Tamási
14.400	4.000	7.200	7.700	14.900	569	7.005	7.231	14.236	543	+ 4·8	759	724	Kaposvár-Mocsolad
37.400	14.600	16.600	29.000	45.600	1.022	17·934	29.477	47.411	1.063	— 3·9	1.363	1.417	Zsitvathal-Bahn
40.800	11.800	20.400	23.300	43.700	1.349	25.669	23.458	49.127	1.516	— 11·1	1.799	2.021	Körös-Belovár Localb.
18.000	2.100	5.700	2 100	7.800	555	5.878	2.722	8.600	723	— 9·4	873	964	Hermannstadt—N.-Disznod
12.300	10.900	4.100	21.700	25.800	1.084	4.210	25.540	29.750	1.250	— 13·3	1.445	1.666	Csetnekthal-Bahn
86·000	14.700	43.000	29.300	72.300	855	38.224	40.809	79.033	934	— 8·5	1.140	1 245	Versecz—Kubin-Dunapart
39.800	5.100	19.900	10.900	30.100	766	19.732	8.604	28.336	721	+ 6·2	1.021	961	Debreczin—Nagy-Léta
33.700	1.900	11.700	3.300	15.000	714	12.339	3.477	15.816	753	— 5·2	952	1.004	Steinamanger-Rum
83.200	45.600	36.700	90.900	127.600	1.369	32.908	81.744	114.652	1.230	+ 11·3	1.825	1.640	Szt. Lörincz—Slatina-Našic
121.400	12.500	38.400	21.800	63.300	1.433	38.725	34.206	72.931	1.654	— 13·4	1.911	2.205	Pressburg-Dunaszerdahely
202.000	30.000	101.000	60.000	161.000	1.110	95.553	60.356	155.909	1.075	+ 3·3	1.480	1.433	Baja-Zombor-Neusatz
35.400	15.500	17.700	30.900	48.600	1.154	20.589	30.485	51.074	1.337	— 13·7	1.539	1·783	Gyula-Fehervar-Zalathna
73.600	9.900	36.800	19.800	56.600	900	33.148	19.379	52.527	835	+ 7·8	1.200	1.113	Temesvár-N. Szt. Miklos
32.600	2.200	15.300	5.500	20.800	540	18.276	4.113	22.389	582	— 7·2	720	776	Kecskemét-Füllöpszállás
193.800	95.200	96.900	191.400	288.300	2.921	81.394	166.952	248.346	2.653	+ 10·1	3.903	3.537	Budapest-Gran Localb.
22.200	23.000	11.100	46.400	57.500	1.334	8.147	25.238	33.385	1.269	+ 5·1	1.779	1.692	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Localb
131.000	30.100	65.500	60.000	125.500	618	37.237	32.618	69.855	546	+ 13·2	824	728	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
25.200	4.500	12.600	8.800	21.400	754	10.437	5.293	15.730	904	— 16·6	1.005	1.205	Nagy-Belicz—Privigye
32.600	4.100	16.300	8.100	24.400	550	7.867	5.218	13.085	589	— 6·6	733	785	Karczag-Tiszafüred
30.600	7.100	15.300	12.900	28.200	522	6.812	1.511	8.323	540	— 3·3	696	720	Kaposvár-Fonyod
18.800	3.200	9.400	6.100	15.500	342	4.476	5 167	9.643	648	— 47·2	456	864	Ungarische Südostbahn
22.400	3.500	11.200	6.900	18.100	497	3.328	922	4.250	525	— 5·1	663	700	Pápa-Csornaer Localbahn
37.400	7.000	18.700	13.800	32.500	562	3.349	2.692	6.041	728	— 22·8	749	971	Boldvathalbahn
26.600	2.800	13.300	5.400	18.700	574	1.838	2.079	3.917	890	— 35·5	765	1.187	Pancsova-Petrovoszello
141.000	27.100	70.500	54.200	124.700	1.109	4.526	3.423	7.949	1.074	+ 3·3	1.479	1.432	Nógráder Comitatsb.
63.700	21.100	31.800	42.200	74.000	695	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	927	. . .	Fehereser und Tolnaer C.B.
17.400	3.400	8.700	6.900	15.600	513	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	684	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1897	1896	Beförderte Personen	Güter	Monats-Ergebnisse: Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896 im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	55·8	...	2.400	900	1.200	1.800	3.000	54	...	...	...	49·9	...
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	...	11.200	1.500	5.600	3.000	8.600	130	...	...	...	66·1	...
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·6	...	5.600	700	2.800	1.300	4.100	74	...	...	...	55·6	...
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	...	5.000	300	2.500	500	3.000	56	...	...	...	53 2	...
Temesvár—Buziás	30·6	...	4.400	500	2.200	900	3 100	101	...	...	...	30·6	...
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·9	...	500	200	200	400	600	32	...	...	...	9·7	...
Temesvár—Lippa-Radna	64·0	...	10.000	1.000	5.000	2.000	7.000	110	...	...	...	28·4	...
Székesféhervár-Sárbogárd	38·1	...	1.000	300	500	300	800	21	...	...	...	14·0	...
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·1	...	1.400	200	700	400	1.100	58	...	...	...	2·7	...
Szeged-Karlova L.B.	4·3	...	200	100	100	100	200	47	...	...	...	0·5	...
Localbahnen zusammen	6.399·7	5.591·7	1,251.781	450.586	494·565	705.000	1,199.565	187	1,264.325	226	— 17·3	6.215·6	5 287·0
Hauptsumme	15.363·5	14.492·6	5,714.932	2,621.133	3,363.170	7,511.677	10,874.847	708	11,800.106	014	— 13·0	15.157·6	14.184·2

Anmerkung: Die Theilstrecke Alvincz—Erdélyszerdahely und Szelistye—Nagyszeben der Localbahn Alvincz-Nagyszeben-Vöröstorony wurde am 3. September 1897 eröffnet; Länge 58·5 km.
Die Localbahn Szeged-Karlova wurde am 29. September 1897 eröffnet; Länge 64·3 km.

Bosnische und

Benennung der Eisenbahn	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896 im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	16 562	6 675	7.098	16.600	23.698	226	19.938	190	+13·94	105·0	105·0
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640·0	640·0	129.871	42.919	73.415	136.172	209.587	327	197.358	308	+ 6·0	640·0	626·0

Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn

Benennung der Eisenbahn	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896 im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896
Stadtbahn in Sarajevo	4·9	4·9	104.318	3.013	4.639	2.168	6.807	1.389	5.752	1.174	+ 18·0	4·9	4·9

Inland.

Parlamentarisches.

In der 17. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. October richteten die Abgeordneten Maštálka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation:

„Die „Národni Listy" haben in ihrer Nummer 290 vom 19. October 1897 einen Erlass des Herrn Eisenbahnministers veröffentlicht, welcher die Regelung der Kenntniss der deutschen Sprache im inneren Dienste bei den k. k. Staatseisenbahn-Beamten behandelt.

Wenn schon durch die Verordnung vom 19. Jänner 1896 (§ 20) und durch die Dienstordnung vom 30. Juni 1884, Z. 21.744 (§ 7, Z. 4), für die deutsche Sprache ein Privilegium dadurch geschaffen wurde, dass ein jeder Staatseisenbahn-Beamter die Kenntniss der deutschen Sprache in Wort und Schrift nachzuweisen hat, so sind diese Verordnungen durch den besagten Ministerialerlass auf eine Art und Weise verschärft worden, dass es thatsächlich unmöglich gemacht wird, dass Aspiranten nichtdeutscher Nationalität eine Beamtenstelle im Eisenbahndienste erreichen, respective die bereits Angestellten weiter befördert werden, weil eine stilgerechte Handhabung der deutschen Sprache, die übrigens für den Staatsdienst ganz belanglos ist, eine Bedingung bedeutet, die ein nichtdeutscher Beamter nicht erfüllen kann.

Wir stellen diesbezüglich an den Herrn Eisenbahnminister die nachfolgende Interpellation:

1. Ist der in der oben citirten Zeitung veröffentlichte Erlass von dem Herrn Eisenbahnminister wirklich herausgegeben worden?

2. Falls dies der Fall sein sollte, wodurch kann der Herr Eisenbahnminister eine solche Verschärfung der bestehenden Verordnungen rechtfertigen, und ist er geneigt, diesen Erlass zurückzunehmen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Project der Herstellung eines Kanzlei- und Wohngebäudes in der Station Delatyn der Linie Stanislau—Woronienka: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 2. October Seitens der k. k. galizischen Statthalterei in Lemberg durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für das Project der Herstellung eines Kanzlei- und Wohngebäudes in der Station Delatyn der Linie Stanislau—Woronienka in Uebereinstimmung mit dem Commissionsantrage der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau für die obbezeichnete Anlage den Bauconsens ertheilt. [Z. 16.432/IV.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Lobositz—Reichenberg: Oberbaunormale.) Das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Normale für den Oberbau der Theilstrecke Lobositz—Reichenberg der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 14.164/I.]

Localbahn Wolframs-Teltsch. (Variante km 6·8—8·9: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. Juli in Verbindung mit der Stationscommission, dann der Feststellung der feuersicheren Herstellungen und der Enteignungsverhandlung durchgeführten politischen Begehung der Variante km 6·8—8·9 der Localbahn Wolframs-Teltsch wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 14.285/I.]

Elektrische Kleinbahn Prag-Kgl. Weinberge-Žižkov. (Erweiterung der Wagenremise.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes betreffend die Erweiterung der Wagenremise der elektrischen Kleinbahn Prag-Kgl. Weinberge-Žižkov den nachträglichen Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.282/I.]

Beförderte ...sonen	Beförderte Güter	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September — Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	1897: für Güter	1897: im Ganzen	1897: per Kilometer	1896: für Personen und Gepäck	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897	1896	Benennung der Eisenbahn
...zahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
..3.600	4.900	11.800	9.700	21.500	431	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	576	. . .	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
..9.200	13.300	29.600	26.400	56.000	847	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.129	. . .	Garamberzencze-Léva
..6.800	11.700	23.400	23.000	46.400	835	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.113	. . .	Hegyes-Feketeh.-Palanka
..5.600	4.600	17 800	8.800	26.600	500	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	667	. . .	Komorn-Dunaszerdahely
..0.400	4.200	15.200	8.100	23.300	761	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.015	. . .	Temesvár-Buziás
4.300	2.700	2.000	5.300	7.300	753	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.004	. . .	Komló—Bakócza-Felsöm.
..9.600	5 000	19.800	10.000	29.800	1.049	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.399	. . .	Temesvár—Lippa-Radna
2.200	900	1.100	1.000	2.100	150	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	199	. . .	Szekesféhervár-Sárbogárd
1.800	300	900	500	1.400	519	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	692	. . .	Szegzárd-Báttaszek
200	100	100	100	200	400	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	533	. . .	Szeged-Karlova L.B.
..12.930	3,601.032	3,898.123	5,676.124	9,574.247	1.540	3,498.106	5,571.385	9,069.491	1.715	— 10·2	2.053	2 287	**Localbahnen zusammen**
..55.825	22,126.718	23,105.661	62,611.682	85,717.343	5.655	24,116.610	62,245.048	86.361.658	6.089	— 7·1	7.540	8.119	**Hauptsumme**

...rzegowinaer Eisenbahnen.

Beförderte ...sonen	Güter	1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896	Benennung der Eisenbahn
..18.413	44.828	50.513	123.560	174.073	1.658	46.361	117.279	163.640	1.558	+ 6·42	2.767	2.077	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
..07.680	338.557	422.563	1,119.886	1,542.449	2.410	403.340	1,086.400	1,489.740	2.380	+ 1·0	3.213	3.173	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

...t elektrischem Betrieb.

Beförderte ...sonen	Güter	1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896	Benennung der Eisenbahn
..64.154	27.630	33.746	17.856	51.602	10.531	31.114	16.273	47.387	9.671	+ 9·0	14.041	12.895	Stadtbahn in Sarajevo

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung des Viaductes am Südende der Station Baden: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung des Viaductes am Südende der Station Baden der Linie Wien—Triest der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.087/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines vierten Geleises in der Station St. Lorenzen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung eines vierten Geleises in der Station St. Lorenzen der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 15.782/IV.]

Kremsthalbahn. (Bauherstellungen am Aufnahmsgebäude in Kremsmünster.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat den Bauconsens für den Aufbau eines Stockwerkes am Aufnahmsgebäude der Station Kremsmünster und für das Heben des Fussbodens der ebenerdigen Localitäten dieses Gebäudes im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.461/IV.]

Projectirte Localbahn Troppau-Grätz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 2. September durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich der von der Stadtgemeinde Troppau projectirten normalspurigen Localbahn von Troppau nach Grätz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 14.276/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Székler Bahnen. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung der Theilstrecke Csikszereda—Gymes-Pass.) Am 15. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Ladislaus Halászy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Csikszereda—Gymes-Szoros (Gymes-Pass) der Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Betriebseinrichtung der genannten Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu führenden Betriebes. Die die äussersten östlichen Comitate Ungarns, Brassó, Háromszék und Csik als Fortsetzung der Hauptlinie Budapest—Brassó—Predeal von Brassó (Kronstadt) aus über Sepsi-Szent-György—Csikszereda in radialer Richtung durchschneidende Gesammtlinie Brassó—Gymes-Pass findet dort im Sinne der zwischen den Regierungen Oesterreich-Ungarns und Rumäniens abgeschlossenen Convention vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44, 71 und 77 ex 1891) Anschluss an das kgl. rumänische Staatseisenbahnnetz, und zwar an die Flügelbahn Adjud—Targu-Ocna—Moinesti (—Gymes) der Linie Paskani—Adjud—Buzeu.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie in der Üllöer Strasse.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Genehmigung zur Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Calvintér—Üllöiut der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft ertheilt, nachdem den von der am 18. August (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101) abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehungscommission gestellten Bedingungen sowohl von Seiten der Communalverwaltung, als jener der Gesellschaft entsprochen wurde.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Budapester Extravillanbezirke. (Interessentenbeschluss.) Die Interessenten im Bereiche jener Stadttheile, die an der äussersten Peripherie von Budapest an die Extravillanbezirke grenzen, haben im Einvernehmen mit jenen der zunächst liegenden Vororte den Beschluss gefasst, den Bau einer über die Königin Elisabeth-Strasse (VI. und VII. Stadtbezirk) führenden und Anschlüsse an das Central-Strassenbahnnetz bietenden Transversal-Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe zu erwirken. Welcher der drei in Budapest exploitirenden Strasseneisenbahn-Gesellschaften über Vorschlag der hauptstädtischen Communalverwaltung der Bau und Betrieb dieser Linie übertragen werden wird, hängt von der Entscheidung des Handelsministers ab.

Projectirte Drahtseilbahn auf die Höhe des Gellert-Hegy (Blocksberg) in Budapest. (Ministerielle Genehmigung zur Anwendung der hydraulischen Kraft als Betriebsmotor.) Die Projectanten einer vom Donauufer des II. Stadtbezirkes (Taban) auf die Höhe des Gellert-Hegy zur dortigen Villenanlage zu erbauenden Bergbahn mit Drahtseilbetrieb hatten von Anbeginn die Ausnützung der Wasserkraft der Donau als Motor in Aussicht genommen, gegen welch letzteres Project sich jedoch die hauptstädtische Communalverwaltung im Principe ablehnend aussprach (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 und 133 ex 1896). Der diesbezüglich an den Handelsminister geleitete Recurs hatte zur Folge, dass dieser die Anwendung des hydraulischen Betriebes gegen Gewährleistung der entsprechenden Betriebssicherheit gestattete.

Projectirte Kabelbahn auf die Höhe des „Svábhegy" (Schwabenberg) in Budapest. (Trassenbestimmung.) Die vom Donauufer im II. Stadtbezirke (Taban) gegenüber dem Eskütér (Schwurplatz) aus projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb (Untergrundleitung) wird dem neuesten Projecte zufolge über die zu erbauende Staatsbrücke bis in den Bereich des IV. Stadtbezirkes (Innerstadt) geleitet werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110), wodurch dieser am kürzesten Wege mit der Schwabenberg-Villeggiatur verbunden werden wird. Bezüglich der den Bereich des Christinenstädter Südbahnhofes berührenden Trasse sind zwei Varianten in Aussicht genommen, nach deren einer der Südbahnhof unterfahren werden soll, während bei Ausführung der anderen nach Uebersetzung der Geleise des Frachtenbahnhofes eine Station nächst der Ankunftsseite der Halle zu errichten sein wird. Letztere Trasse wäre von Bedeutung für das nächst dem Südbahnhofe gelegene Spital des „Rothen Kreuzes".

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Verkaufes von Eisenbahn-Fahrkarten für den Nachbarverkehr durch Private.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkauf von Eisenbahn-Fahrkarten bei Privaten (mit Ausnahme der Fahrkarten-Stadtbureaux), sowie die Lösung im vorhinein von Nachbarverkehrskarten und sogenannten Couponbillets mit 31. December 1897 gänzlich eingestellt wird. Die im vorhinein gelösten und bis zu diesem Termine nicht benützten Nachbarverkehrs- und Couponbillets verlieren ihre Giltigkeit und dürfen zur Fahrt nicht mehr benützt werden; sie werden bei jener Verkaufsstelle, wo sie gelöst wurden, resp. wenn sie bei einem Privatverkäufer angeschafft worden sind, in jener Eisenbahnstation, mit welcher derselbe die Abrechnung gepflogen hat, in unbeschädigtem Zustande binnen drei Monaten, das ist bis Ende März 1898, gegen Vergütung des vollen Werthes zurückgelöst. Ueber diesen Termin hinaus werden Reclamationen wegen Rückvergütung nicht mehr berücksichtigt. Die Abrechnung der Privatverkäufer erfolgt in Budapest mit der Station Budapest-keleti-pályaudvár, in anderen Orten mit jener Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche am Wohnsitze des Verkäufers ist.

— (Einführung neuer Manipulations- und Transportfristen für den Verkehr von Pflaumen- und Pflaumenmussendungen auf Wasserstrassen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass in den Schiffsstationen Bosna-Rácsa-Sabac und Obrenovacz der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft bei allen jenen für österreichische oder andere ausländische Stationen bestimmten Pflaumen- und Pflaumenmussendungen, welche mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, für die Wasserstrecke die folgenden Manipulations- und Transportfristen in Anwendung gebracht werden, und zwar:

1. von Bosna-Rácsa und Sabac nach Mitrovicza - Szávapart sechs Tage;
2. von Obrenovacz nach Zimony neun Tage.

Weiters wird auf Grund des § 63, Punkt 3, Alinea 2, des in Oesterreich und in Ungarn giltigen Betriebsreglements, sowie auf Grund des § 6, Alinea 2, der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens bei dem Uebergange vom Wasserwege auf die Eisenbahn der in Rede stehenden Sendungen sowohl in Zimony als in Mitrovicza-Szávapart für die Umlademanipulation eine Zuschlagsfrist von drei Tagen gerechnet werden.

— (Ausgabe von Eisenbahn-Fahrkarten zu halben Preisen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Ausstellung der mit Photographien versehenen Certificate für diejenigen, welche Eisenbahn-Fahrkarten zu halben Preisen zu lösen berechtigt sind, am 20. October begonnen hat. Die Staatsbeamten von der X. Gehaltsclasse aufwärts und die Municipalbeamten im Gehalte von 800 fl. und darunter haben auf Halbpreiskarten nur in dem Falle Anspruch, wenn sie ihre Photographie-Certificate bis Ende December, bezw. bis zum Schlusse des auf ihre Ernennung oder ihre Erwählung folgenden Monats ausstellen lassen, da sonst die Begünstigung für das Jahr 1898 definitiv erlischt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate August.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate August ergibt für 64 Bahnen, die schon im August 1896 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 40.673·10 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im August 1897					
aus dem Personenverkehre . . .	45,950.183	+ 1,469.403	1.154	+ 19	+ 1·67
aus dem Güterverkehre . . .	82,377.921	+ 2,574.656	2.033	+ 30	+ 1·50
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August 1897					
aus dem Personenverkehre . . .	174,258.325	+ 7,864.910	5.156	+ 148	+ 2·96
aus dem Güterverkehre . . .	310,707.188	+ 16,971.374	9.896	+ 316	+ 3·30
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende August 1897					
aus dem Personenverkehre . . .	44.916.723	+ 2,324.253	7.593	+ 341	+ 4·70
aus dem Güterverkehre . . .	83,720.381	+ 3,566.557	13.942	+ 481	+ 3·60

— (Deutsch-russische Tarife.) Bei der Neuerstellung eines directen deutsch-russischen Gütertarifes hat sich ergeben, dass verschiedene Waaren, die aus den deutschen Tarifen auch in den directen Tarif mit Russland aufgenommen werden sollten, im Normalgütertarif der russischen Bahnen nicht aufgeführt stehen und sich auch mit ähnlichen Artikeln aus demselben nicht decken. Die russische Aufsichtsbehörde hat daher die Bildung directer Frachtsätze für diese Güter vorläufig abgelehnt, sich aber mit der Tariferstellung einverstanden erklärt, sobald sie die Aufnahme der fraglichen Artikel in ihren Normalgruppentarif durchgeführt haben wird. Um ihr letzteres zu ermöglichen, hat sie das Verlangen gestellt, ihr die Entstehungsart, Beschaffenheit, Verwendungsweise, den Handelswerth u. s. w. oder auch Muster der Waaren mitzutheilen. Von der die Verhandlungen führenden königl. Eisenbahn-Direction

Bromberg ist bereits für eine grosse Anzahl von Artikeln (etwa fünfzig) dem Verlangen entsprochen worden. Für eine Reihe anderer Artikel hat sie sich veranlasst gesehen, Erkundigungen bei den Interessenten einzuziehen. Der Centralverband deutscher Industrieller hat sich zur Unterstützung dieser Absicht an seine Mitglieder gewandt, und unter dem Hinweis darauf, dass es sich dabei fast nur um Ausfuhrartikel nach Russland handelt, dieselben gebeten, sobald als möglich das gewünschte Material ihm zur weiteren Behandlung für die königl. Eisenbahn-Direction zu übermitteln. [„Berl. B.-Z.“]

Preussen. (Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Strecke Friedeberg N.M. (Staatsbahnhof) — Friedeberg N. M. (Stadt) [Friedeberger Kleinbahn].) Am 4. October wurde die 6·7 km lange normalspurige Friedeberger Kleinbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die für den Locomotivbetrieb eingerichtete Bahn, welche Eigenthum des Kreises Friedeberg N. M. ist, unterliegt dem Gesetze über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892. Die Bauausführung hat unter Beachtung der Umgrenzungslinie des lichten Raumes für Neubauten in der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands stattgefunden. Die Stärke des Oberbaues lässt den unbeschränkten Uebergang der Fahrzeuge der Hauptbahnen zu. Der zulässige grösste Radstand beträgt 6 m, der Raddruck 7000 kg. Die Bahn schliesst auf der Station Friedeberg N. M. Staatsbahnhof an die Preussische Staatsbahn an und führt über den Personen-Haltepunkt Hammelstall zur Endstation Friedeberg N. M. Stadt, welche für den Gesammtverkehr eingerichtet ist. Sprengstoffe werden auf der Kleinbahn nicht befördert. Die für den directen Güterversandt erforderlichen Wagen werden von der Preussischen Staatsbahn zur Verfügung gestellt. Die Leitung des Betriebes auf dieser Kleinbahn ist der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft in Soldin übertragen worden, und sind sämmtliche Verhandlungen, welche auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten der Kleinbahn Bezug haben, an die Firma „Betriebsverwaltung der Friedeberger Kleinbahn in Soldin“ zu richten. [E.-M.-Z. 15.678/I.]

— (Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Theilstrecke Teuplitz — Sommerfeld der Localbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld.) Am 1. October wurde die in Teuplitz an die Hauptbahnstrecke Forst—Sorau der kgl. Eisenbahn-Direction Halle und in Sommerfeld an die Hauptbahnstrecke Sommerfeld—Gassen der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau anschliessende, vollspurig gebaute Theilstrecke Teuplitz—Sommerfeld der Localbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die einzelnen Verkehrsstellen und deren Entfernungen von der Anschlussstation Teuplitz (P.St.B.), bezw. Teuplitz (L.E.B.) sind folgende: Teuplitz, Anschlussstation der Preussischen Staatsbahnen, — km; Teuplitz, Localbahnhof, — km; Laesgen, Haltestelle, 6 km; Niewerle, Station, 10 km; Oberklinge, Haltestelle, 15 km; Baudach (Lausitz), Haltestelle, 18 km; Sommerfeld, Localbahnhof, 20 km. Die Stationen Teuplitz Localbahnhof, Niewerle und Sommerfeld Localbahnhof sind für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, und die Haltestellen Laesgen, Oberklinge und Baudach für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtet. Die Betriebsmittel (eigene) der Localbahn entsprechen den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands, sowie der Betriebsordnung für dieselben Bahnen, und tragen am Wagenkasten die Anschrift „Breslau“ und am Langträger „Localbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld“. In Anwendung der Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens wird der Wagenpark und die Strecke als Theil des Wagenparkes, bezw. Bezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau behandelt. Der Sitz der Direction befindet sich in Sommerfeld, bezw. Frankfurt a. d. Oder.

— (Behandlung und Beförderung von Gepäcksstücken der Reisenden IV. Classe.) Zur Behebung der bei einzelnen Dienststellen über die Behandlung und Beförderung von Gepäcksstücken der Reisenden IV. Classe durch Gepäckträger entstandenen Zweifel ist von der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin Folgendes angeordnet worden:

Die Inanspruchnahme der Gepäckträger zum Hereinschaffen von Handgepäck in die Wagen IV. Classe ist an und für sich zulässig. Unter Gepäck in vorstehendem Sinne sind kleinere Gegenstände, insbesondere Handwerkszeug, Tornister, Säcke, Kippen, Traglasten in Körben und ähnliche Gegenstände, welche Fussgänger mit sich führen, soweit solche nicht die Mitreisenden durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen, zu verstehen. Hiebei ist indessen zu beachten, dass jedem Reisenden IV. Classe bestimmungsgemäss die frachtfreie Mitnahme höchstens einer Traglast zusteht. Unter einer Traglast sind nach den besonderen Bestimmungen zu § 28 der Verkehrsordnung (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, S. 25) auch mehrere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen im Stande ist. Sinngemäss ist diese Bestimmung auf die Beförderung von Gepäckstücken kranker und gebrechlicher Personen, welche in IV. Classe reisen, anzuwenden. Unter keinen Umständen aber darf ein Gepäckträger beim Hereinschaffen von Gepäck in den Wagen IV. Classe behilflich sein, wenn er sieht, dass es sich offenbar um Hinterziehung der Gepäckfracht handelt, d. h. also, dass der Reisende beabsichtigt, durch Inanspruchnahme des Gepäckträgers Gepäckstücke, welche als eine weitere Traglast gelten müssen, in die IV. Classe befördern zu lassen. Eine jede derartige Traglast ist als gewöhnliches frachtpflichtiges Gepäck zu behandeln und der Reisende demgemäss zu veranlassen, solche Gepäckstücke bei der Gepäckabfertigungsstelle aufzugeben.

— (Benützung der Bahnsteigkarten in Berlin.) Die auf den Berliner Hauptbahnhöfen und den Stationen der Stadt- und Ringbahn gelösten Bahnsteigkarten berechtigen seit 1. October zur Benutzung des Bahnsteiges eines beliebigen Berliner Hauptbahnhofes, beziehungsweise des Bahnsteiges einer beliebigen Station der Stadt- und Ringbahn. Es kann demnach zum Beispiel eine auf Station Friedrichstrasse gelöste Bahnsteigkarte auch zum Betreten des Bahnsteiges des Anhaltischen, des Stettiner Bahnhofes oder der Station Charlottenburg benutzt werden. Zur Verhütung von missbräuchlicher Benutzung der Bahnsteigkarten zu Fahrten auf der Stadt- und Ringbahn haben die Schaffner der Stadt- und Ringbahnstationen beim Abgang der betreffenden Personen ganz besonders darauf zu achten, dass die Bahnsteigkarten das Entwerthungszeichen der eigenen Station tragen. Die für die Berliner Stationen künftig zu liefernden Bahnsteigkarten werden lediglich den Aufdruck „Berlin“ und die Abkürzung der Fahrkarten-Ausgabestelle haben. Die älteren Bahnsteigkarten sollen inzwischen noch weiter verausgabt werden, bis sie aufgebraucht sind.

Mecklenburg-Schwerin. (Eröffnung der Nebenbahnstrecke Schwerin — Gadebusch — Rehna.) Am 12. October wurde die 34·303 km lange, in Schwerin an die Vollbahnstrecke Wismar—Ludwigslust anschliessende, vollspurig (1·435 m) gebaute Nebenbahnstrecke Schwerin—Gadebusch—Rehna dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Die neuen Verkehrsstellen und deren Entfernungen von dem Anschlussbahnhofe Schwerin sind folgende: Schwerin, Anschlussbahnhof, — km; Warnitz i. Mecklenburg, Haltestelle, 5·459 km; Friedrichsthal i. Mecklenburg, Haltepunkt, 8·306 km; Gross-Brütz, Haltestelle, 11·873 km; Lützow, Haltestelle, 16·850 km; Gadebusch, Bahnhof, 23·686 km; Holdorf, Haltestelle, 29·326 km; Rehna, Bahnhof, 34·303 km. Die Bahnhöfe und Haltestellen sind für Personen-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet. Warnitz ist von der Annahme und Auslieferung schwer wiegender Fahrzeuge ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt. Der zulässige grösste Radstand beträgt 5·7 m, der Raddruck 7000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 400 m. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. [E.-M.-Z. 15.536/I.

Bayern. (Erweiterung der Competenz der Ober-Bahnämter.) Die Bayerischen Staatsbahnen haben nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ eine Erweiterung der Competenz der Ober-Bahnämter durchgeführt. Es ist denselben nämlich, mit einigen Einschränkungen, die Versetzung und Pensionirung des gesammten nicht pragmatischen Personales übertragen worden. Eine weitere Competenzerweiterung ist mit dem 1. October insofern für die Ober-Bahnämter eingetreten, als dieselben auch den Dienst des Conducteurpersonales für jede Fahrplanperiode selbstständig zu regeln haben, was bisher durch die General-Direction geschah; der Dienst des maschinentechnischen Personales, welcher gleichfalls früher von der General-Direction festgesetzt wurde, wird ebenfalls, dieses jedoch schon seit einem Jahre, von den Ober-Bahnämtern eingetheilt. Während auf diese Weise die General-Direction wesentlich entlastet wird, wird den Ober-Bahnämtern eine grössere Aufgabe gestellt; doch gleicht sich die Geschäftslast dadurch aus, dass inzwischen die Unfallversicherungsgeschäfte und das Cautionswesen den Ober-Bahnämtern abgenommen und bei der General-Direction centralisirt wurden, und dass auch das Reclamationswesen von den Ober-Bahnämtern abgetrennt und fast die gesammte Behandlung der Reclamationen durch die General-Direction erfolgen soll, so dass bei den Ober-Bahnämtern trotz der Zuweisung der Versetzungen und Pensionirungen eine Personalvermehrung nicht wird eintreten müssen.

Schweiz. (Organisation der Bundesbahnen-Verwaltung.) Der Schweizer Nationalrath nahm am 2. October die Abstimmung über die allgemeinen Grundsätze für die Organisation der Bundesbahnen-Verwaltung vor. Aus mehr als 20 einzelnen Abstimmungen ging folgendes Schlussergebniss hervor:

Organe der Verwaltung sind:
1. der Verwaltungsrath;
2. die General-Direction;
3. die Kreiseisenbahnräthe;
4. die Kreis-Directionen, entsprechend den Beschlüssen des Ständerathes.

Der Verwaltungsrath besteht aus 80 Mitgliedern, von denen 25 durch den Bundesrath, 25 durch die Cantone und Halbcantone, 25 durch die wirthschaftlichen Verbände und 5 durch die Kreiseisenbahnräthe zu wählen sind. Unter den wirthschaftlichen Verbänden für Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft soll auch das Eisenbahnpersonal inbegriffen sein. Die Wahl der cantonalen Vertreter durch das Volk wurde mit 73 gegen 38 Stimmen abgelehnt. Die Wahl der General-Direction und der Kreis-Directionen wurde dem Bundesrathe übertragen. Der Verwaltungsrath hat ein unverbindliches Vorschlagsrecht.

In der am 4. October erfolgten Abstimmung des Nationalrathes lehnte dieser einen Antrag ab, nach welchem die Taxen der Bundesbahnen die gegenwärtig bei diesen Bahnen bestehenden Minimaltaxen nicht übersteigen sollen. Sodann wurde beschlossen, dass statt des Bundesrathes die Bundesversammlung das Budget der Bundesbahnen zu genehmigen hat. Die am 2. October angenommene Bestimmung betreffend die Vertretung von Handel, Industrie, Landwirthschaft, Gewerbe und des Bahnpersonales im Verwaltungsrath wurde bei der Abstimmung am 4. October an die Commission zurückverwiesen, namentlich zur Prüfung des für die Wahl der Vertreter dieser wirthschaftlichen Gruppen einzuführenden Wahlverfahrens.

Frankreich. (Projectirter Bau einer mit Dampf zu betreibenden Strasseneisenbahn im Departement d'Ille et Vilaine.) Die Interessenten des Departements d'Ille et Vilaine (Bretagne) und speciell jene der Hafenstadt La Houle haben im Vereine mit der Direction der bretonischen Localbahnen den Beschluss zum Ausbaue einer Paramé und Cancale verbindenden und einer von einem geeigneten Punkte der Hauptlinie abzweigenden, bis zur Hafenstadt La Houle und den dortigen Seebädern führenden Strasseneisenbahn gefasst. Diese 12·9 km lange Bahn, welche sowohl für den Personen- als auch den Frachtenverkehr einzurichten sein wird, soll mit Dampfkraft betrieben werden. Die von der Regierung bereits zugesicherte staatliche Subvention darf einen Maximalbetrag von 14.961 Frcs. nicht überschreiten.

— (Projectirter Bau einer Neuilly und Suresne verbindenden Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb.) Der Generalrath des Seine-Departements hat im Vereine mit den Interessenten der betheiligten Bezirke (Arrondissements) die Herstellung einer Strasseneisenbahnverbindung zwischen den Pariser Vororten Neuilly (Porte Maillot) und Suresne beschlossen, deren Bau bis zum Beginne der 1900er Weltausstellung vollendet sein soll. Die mit Ausschluss der Dampfkraft auf Motorenbetrieb einzurichtende Bahn wird nebst dem Personenverkehre auch jenen von kleinen Stückfrachtgütern cultiviren.

— (Verlautbarung eines Gesetzes, durch welches die Modalitäten der dauernden Beurlaubung der Ingénieurs des Ponts et Chaussées und der Ingénieurs des Mines präcisirt wird.) Ein vor Kurzem erschienenes Gesetz, durch welches jenes vom 30. October 1879 theilweise abgeändert aber auch ergänzt wird, regelt die Bedingungen, unter welchen der Minister für öffentliche Arbeiten Mitgliedern der Ingenieurcorps des Ponts et Chaussées und des Mines dauernd, d. i. auf unbestimmte Zeit, Urlaub ertheilen kann. Hervorzuheben ist, dass die Mitglieder dieser beiden Corps überhaupt erst nach fünf im Staatsdienste verbrachten Jahren Anspruch auf dauernde Beurlaubung, und zwar sowohl im Bereiche Frankreichs als im Auslande, haben. Der Rang bleibt ihnen dann während der ersten fünf Jahre ihrer Beurlaubung gewahrt, nach deren Ablauf sie aber im Nichteinrückungsfalle auf den Cadre-Stand gesetzt werden und den Anspruch auf Beförderung, z. B. zu General-Inspectoren, erst dann wieder erlangen können, wenn sie sich neuerdings während fünf Jahren dem Staatsdienste widmen. Die seinerzeitigen chargemässigen Pensionsansprüche der vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an auf unbestimmten Urlaub gehenden Corpsingenieure können durch weiterhin fortgesetzte Einzahlungen in den Pensionsfonds gewährt werden.

Dänemark. (Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr im Sinne des Art. 2 keine Anwendung findet.)

1. Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind.

Laut Postgesetz vom 5. April 1888 unterliegen dem Postzwange:

a) lose Briefe, Adressbriefe, geschriebene oder mittelst Schrift ausgefüllte, gedruckte Sachen jeder Art und jeden Gewichtes, ferner Geldrepräsentativen, insofern die Briefe und die weiter genannten Gegenstände versiegelt oder verschlossen zum Versandt kommen;

b) gangbare Münzen in geschlossenen Brief- oder ähnlichen Umschlägen.

2. Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betrieb auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

Ein Verzeichniss über Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zur Beförderung nicht eignen, ist für den Bereich der Dänischen Staatsbahnen nicht ausgearbeitet. Nach den allgemeinen Vorschriften dürfen zur Beförderung nicht angenommen werden:

a) Gegenstände, bei deren Verladung das festgesetzte Ladeprofil*) überschritten wird;

b) Gegenstände, durch deren Verladung die Belastung einer Achse so sehr erhöht wird, dass der Achsendruck die erlaubte Grenze übersteigt. Der zulässige Raddruck auf den Linien der Dänischen Staatsbahnen beträgt:

Linien	in Schnell-zügen	in Personen-zügen	in gemischten und Güterzügen
	in Kilogramm		
Kjobenhavn H.-Korsor	9.000	11.000	11.000
Kjobenhavn Ö.-H.-Helsingor	9.000	11.000	11.000
Kjobenhavn F.-Kjobenhavn Ö.	9.000	11.000	11.000
Roskilde-Masnedo	9.000	11.000	11.000
Roskilde-Kalundborg	9.000	11.000	11.000
Nyborg-Stryb	9.000	11.000	11.000
Vamdrup-Frederikshavn	9.000	11.000	11.000
Langaa-Struer	9.000	11.000	11.000
Kjobenhavn F.-Frederikssund	—	10.000	11.000
Slagelse-Naestved	—	10.000	11.000
Dalmose-Skjelskor	—	10.000	11.000
Orehoved-Gjedser	—	10.000	11.000
Tommerup-Assens	—	10.000	11.000
Lunderskov-Struer	—	10.000	11.000
Bramminge-Vedsted	—	10.000	11.000
Skanderborg-Skjern	—	10.000	11.000
Hobro-Logstor	—	10.000	11.000
Viborg-Aalestrup	—	10.000	11.000
Struer-Oddesund S.	—	10.000	11.000
Skive-Roslev	—	10.000	11.000
Aarhus-Grenaa	—	7.500	9.400
Randers-Ryomgaard	—	7.500	9.400
Durup-Glyngore	—	6.000	6.750
Oddesund N.-Tisted	—	6.000	6.750

c) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen nur mittelst besonderer Vorrichtungen, welche auf den Stationen nicht vorhanden sind, bewirkt werden kann.

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Aus Gründen der öffentlichen Ordnung ist die Einfuhr von Streichhölzern gesetzlich verboten, sofern deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten. Ferner kann die Regierung, gemäss den bestehenden Gesetzen, besondere Massnahmen treffen zum Schutze von Menschen und Thieren gegen ansteckende Krankheiten und deren Verbreitung. Namentlich ist sie in der Lage, durch Verordnung die Einfuhr, Durchfuhr und Ausfuhr lebender Thiere, von Fleisch, thierischen Rohstoffen, Streumaterialien, Lumpen, Kratzwolle, Papierabfällen, getragenen Kleidern, schmutziger Wäsche, Federbetten, Geschirren, Obst, Gemüse, Blumen u. s. w. zu untersagen.

*) Ist das gleiche wie das für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Russland. (Erweiterung des Eisenbahnnetzes.) Der kaiserl. russische Eisenbahnminister Fürst Chilkow hat der Rybinsk-Eisenbahn-Actiengesellschaft zur Ergänzung ihres Betriebsnetzes die Concession zum Ausbau mehrerer Linien im Gesammtlängen-Ausmasse von 1300 km ertheilt. Von den auszubauenden Linien ist die commerciell und verkehrspolitisch wichtigste eine von Moskau ausgehende und diesen Centalpunkt am kürzesten Wege mit der Ostsee verbindende, 1100 km lange Linie, bezüglich deren Trasse aber die Frage noch offen ist, ob diese über Lody oder Kutno geführt werden wird. Des Ferneren hat sich der Eisenbahnminister entschlossen, die bedeutenderen der derzeit noch eingeleisigen Eisenbahnen successive auf Doppelgeleise umbauen zu lassen, bezw. den Umbau von derlei Privatbahnen durch Gewährung von staatlichen Begünstigungen zu fördern.

— (Länge und Einnahmen der Eisenbahnen mit Ende 1896.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge betrug das auf europäischem Gebiete gelegene russische Eisenbahnnetz Ende 1896 22.851 Werst, gegenüber 21.505 Werst im Jahre 1895. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1896 42,047.100 Rubel, gegenüber 40,906.000 Rubel im Jahre 1895.

— (Verschiedene Tariffragen.) Die „Berliner Börsen-Zeitung" meldet aus Petersburg: In bestimmten Zeitabschnitten, durchschnittlich zwei- bis dreimal jährlich, findet hier eine Tarifconferenz der Delegirten sämmtlicher russischer Bahnen statt, welche ausschliesslich über die im Laufe der Zeit nothwendig gewordenen tarifarischen Abänderungen zu berathen hat. Die nunmehr fällige 43. Conferenz hat ein sehr umfangreiches Arbeitsprogramm Die meisten der zu berathenden Gegenstände liegen indes auf dem Gebiete des inneren Verkehrs, manche jedoch betreffen den internationalen Eisenbahnverkehr und sind mithin auch für das Ausland, besonders für Deutschland, von besonderem Interesse. Hiezu gehört die geplante Erhöhung der Rückvergütung bei der Ausfuhr russischen Mehles, sowie anderer Mahlproducte nach Deutschland und Finnland. Zu vielfachen Klagen Seitens des reisenden Publicums, besonders der ausländischen Reisenden, gab bisher die allzu hoch bemessene Aufbewahrungsgebühr, welche die russischen Bahnstationen, im Falle des Verlustes des Gepäcksscheines, für die Aufbewahrung des Reisegepäcks bis zur Erledigung der erforderlichen Formalitäten zu erheben pflegen. Diese Gebühr soll nun erheblich herabgesetzt werden. Dagegen soll eine Erhöhung der Frachtsätze für russisches Petroleum und andere Naphthaproducte im Russisch-Deutschen und Russisch-Oesterreichisch-Ungarischen Grenzverkehr eingeführt werden; mit anderen Worten bedeutet dies eine Aufhebung der im verflossenen Sommer eingeführten Frachtermässigung. Schliesslich sei noch die Frachtermässigung für Wein in Flaschen in allen Zügen, sowie für Porzellan und Fayencegeschirr in ganzen Wagenladungen erwähnt, wobei ausdrücklich betont wird, dass diese Ermässigung sowohl für den inneren Verkehr, als auch bei dem Export nach dem Auslande eingeführt wird.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein und Melk—Spitz—Stein—Krems.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden die Localschiffahrten zwischen Engelhartszell und Grein diesjährig eingestellt mit letzter Fahrt von Grein nach Engelhartszell Freitag den 29. October und letzter Fahrt von Engelhartszell nach Grein Samstag den 30. October; zwischen Melk—Spitz—Stein—Krems mit letzten Fahrten in beiden Richtungen am Sonntag den 31. October, wobei die Nachtfahrt von Krems nach Spitz entfällt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion" von Triest nach Santos.) Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 20. August mit 61 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte nach Fiume 150 Colli Gemüse; nach Pernambuco 26 Colli Bier, 5 Colli Papier; nach Bahia 60 Colli Stahl, 71 Colli Papier, 200 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 40 Colli Papier, 19 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Möbel; nach Santos 2 Colli Käse. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 14.233 Gulden ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Amphitrite" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 21. August nach 21tägiger Fahrt mit 25 Passagieren und 1299 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 160.950 kg Baumwolle, 311.300 kg Ricinussamen, 5989 kg Dibanumgummi, 384.583 kg Myrabolamen, 1218 kg Federn, 4263 kg Häute; aus Malabar-Coast 21.315 kg Ginster; aus Calcutta 22.500 kg Jute, 260 kg Wachs, 1120 kg Gummilack, 48.161 kg Sackleinwand, 5075 kg Häute; aus Massaua 8000 kg Gummi; aus Aden 23.665 kg Kaffee, 18.777 kg Perlmutter, 2283 kg Gummi; aus Suez 33.952 kg Gummi; aus Port Said 77.675 kg Thee. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 724.923 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wolframs-Teltsch. (Constituirende Generalversammlung.) Am 12 October wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Wolframs-Teltsch" abgehalten. Bei derselben waren acht Actienzeichner und zwei Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche 2574 Actien mit 513 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Kolisko. Nachdem Güterinspector Johann Dumont zum Vorsitzenden gewählt worden war, nahm die Versammlung den Bericht der Concessionäre über ihre Geschäftsführung zur Kenntniss, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von den Concessionären auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Sodann erfolgte der Nachweis der Zeichnung und Volleinzahlung des Actiencapitals gemäss § 5 der Gesellschaftsstatuten, worauf die Versammlung beschloss, die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die den Concessionären als solchen zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten. Hierauf wurde die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes mit sechs bestimmt, und wurden zu solchen gewählt: Güterinspector Johann Dumont, Berthold Münch, Carl Schumpeter, alle drei in Triesch, ferner Wenzel Povolný, Bürgermeister der Stadt Teltsch, Dr. Josef Sobotka, Advocat in Teltsch, und Generalsecretär Dr. Siegfried Werner in Wien. Seitens des Landesausschusses der Markgrafschaft Mähren waren das Mitglied desselben, Advocat Dr. Josef Tuček in Brünn, und Central-Güterdirector Anton Iglo in Teltsch in den Verwaltungsrath entsendet worden. In der sodann abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Josef Sobotka zum Präsidenten und Wenzel Povolný zu dessen Stellvertreter gewählt, worauf die Uebertragung der societären Agenden der Actiengesellschaft an das k. k. priv. österreichische Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten beschlossen wurde.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. October im Register für Gesellschaftsfirmen die Firma

„Localbahn Wolframs-Teltsch"
(böhmisch) „Místní draha Kostelec-Telč"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Actiengesellschaft gründet sich auf die Concessionsurkunde vom 30. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 93, auf die mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. August 1897, Z. 24.218, genehmigten Statuten und auf den Constituirungsact vom 12. October 1897.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Localbahn von Wolframs nach Teltsch und eventuell anderer an diese Eisenbahn anschliessenden Bahnen, für welche der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die genannte Localbahn (30. März 1987), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 600.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung gleich 300.000 fl. ö. W. festgesetzt und besteht aus 3000 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 200 Kronen gleich 100 fl. ö. W.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Von denselben ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, ein Mitglied zu ernennen. Weiters hat der Landesausschuss der Markgrafschaft Mähren, insolange dieselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann durch den Besitz der sämmtlichen von ihr zu übernehmenden Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben, und werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwahltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen. Die Ausscheidenden sind in allen Fällen wieder wählbar.

Seitens des Landesausschusses der Markgrafschaft Mähren wurden Dr. Josef Tuček, Landesausschussbeisitzer und Advocat in Brünn, und Anton Iglo, Güter-Centraldirector in Teltsch, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 12. October 1897 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Johann Dumont, Güterinspector in Triesch, Berthold Münch, Fabrikant in Triesch, Wenzel Povolny, Bürgermeister in Teltsch, Carl Schumpeter, Fabrikant in Triesch, Dr. Josef Sobotka, Advocat in Teltsch, und Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Wolframs-Teltsch“ oder „Místní dráha Kostelec-Telč“ entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzerer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche Wiener Zeitung.

Ferner wurde bei der Firma

„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen“

Paul Goetz als Mitglied des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht, dagegen Peter Gierlich, kgl. preussischer Bauinspector a. D. in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Schliesslich wurden bei der Firma

„Localbahn Beneschau-Wlaschim“

Dr. Carl Hellmuth und Johann Rybař als Mitglieder des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Ferdinand Summerecker, kais. Rath und Central-Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen i. P. in Wien, als vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes, und Dr. Wladimir Häring, Bürgermeister der Stadt Beneschau, als Mitglied des Verwaltungsrathes in Wien, beide mit statutenmässigem Firmirungsrechte, eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss.) Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss ist der II. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

— (Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.) Zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist Nachtrag II erschienen und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen zur Vertheilung gelangt.

— (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.) Die neue Fassung des Artikels 16, Ziffer 1 (3), des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement:

„Die Empfangsstation sendet den Nachnahmebegleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt worden ist, mit der Empfangsbestätigung versehen, der ursprünglichen Versandtstation unverzüglich direct mittelst eingeschriebenen Dienstbriefes zurück. Die Briefumschläge sind mit der Aufschrift „Nachnahmebegleitschein“ zu versehen. Bei Verweigerung (u. s. w. wie bisher)“

ist von sämmtlichen Vereinsverwaltungen eingeführt worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 22 (grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), Nr. 43 (kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz) und Nr. 57 (Aussig-Teplitzer Eisenbahn). Zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 32 (königl. Eisenbahn-Direction Berlin) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen der Nachtrag XVIII erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 22 und Nr. 57 werden die älteren Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen und durch das Verzeichniss Nr. 43 das im August 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 14 aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXC. Stückes.) Das am 28. October herausgegebene CXC. Stück enthält unter

Nr. 3454: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 23. October 1897, Z. 22.441, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schafe aus Krain.

Nr. 3455: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. October 1897, Z. 90.463, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus der Bukowina.

— (Inhalt des CXCI. Stückes.) Das am 30. October herausgegebene CXCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3456: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Nr. 3457: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. October 1897, Z. 172.324, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

— (Inhalt des CXCII. Stückes.) Das am 3. November herausgegebene CXCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3458: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. October 1897, Z. 20.833, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den Stationen Czernowitz und Volksgarten.

— (Inhalt des CXCIII. Stückes.) Das am 4. November herausgegebene CXCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3459: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 1. November 1897, Z. 33.218, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Krain.

Nr. 3460: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. October 1897, Z. 12.602, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3461: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. November 1897, Z. 101.825, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3462: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. November 1897, Z. 97.386, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Carl Pezellen in Tepl mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die den Gegenstand der Ah. Concessionsurkunde vom 21. September 1896, R.-G.-Bl. Nr. 193, bildende Localbahn Neuhof-Weseritz betraut. [3. October, Z. 14.131/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Am 1. Jänner 1898 wird ein Nachtrag V zum Tarife Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Derselbe enthält Abänderungen der Güterclassification und des Tarifes für die Nebengebühren, sowie Ergänzungen des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Wien, am 4. November 1897. [820]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Ergänzung der Position „Theerwasser".

Mit Geltung vom 1. November 1897 erhält die auf Seite 54 des Nachtrages V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, enthaltene Position „Theerwasser (Theer- oder Kiengalle)" des Specialtarifes II den Zusatz: „unmittelbares Roherzeugniss der Kientheerschwelerei".

Wien, am 30. October 1897. [821]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Aufnahme neuer Stationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in das Heft 2.

Mit 15. November 1897 werden die Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rohna und Warnitz in Mecklenburg in das Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes vom 15. August 1896 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die Station Reichenberg und die unterzeichnete Direction Auskunft.

Wien, am 30. October 1897. [822]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge III zum Hefte 1 und 2.

Mit 15. November 1897 tritt zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandtarif vom 20. October 1897 der Nachtrag III zu Heft 1 und 2 in Kraft.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von 12 kr. ö. W., resp. 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 30. October 1897. [823]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr

Erweiterung der Begünstigung der Reexpedition von Holzsendungen nach Italien via Peri.

Vom 20. November 1897 an bis auf Widerruf wird unter den sonst im Ausnahmetarife Nr. 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres (Nachtrag VI zum Tarife vom 1. October 1887) sub C vorgesehenen Bedingungen und Modalitäten die Reexpedition von Holzsendungen nach Italien via Peri auch auf Holzsendungen ausgedehnt, die von Stationen der Strecken Wörgl—Matrei und Blumau—Rovereto herrühren.

Wien, am 2. November 1897. [824]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie Vieh- etc. Tarif der Preussischen Staatsbahnen. (Aenderungen von Tarifentfernungen.) Durch die am 15. November 1897 erfolgende Verlegung der Station Gross-Köris — auf der Strecke Berlin—Kottbus — um 3·37 km nach Süden treten mit dem gleichen Tage Aenderungen in den Tarifentfernungen für diese Station ein. Die dadurch bedingten Tariferhöhungen treten jedoch erst am 1. December 1897 in Kraft.

Die Abfertigungsbefugnisse bleiben dieselben wie bisher. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil I. (Aufhebung einer Zusatzbestimmung.) Im Zusammenhange mit der Einführung des neuen Theiles II des Deutsch-Russischen Gütertarifes wird die Zusatzbestimmung 2 zu § 15 des Deutsch-Russischen Betriebsreglements, Theil I des Gütertarifes, mit Giltigkeit vom 19. November alten/1. December neuen Stils aufgehoben.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. November wurden die Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz in Mecklenburg in den Verbands-Güterverkehr (Tarifheft 2) einbezogen.

Ein beschränkter Dienst besteht auf der Station Warnitz, wo die Annahme und Auslieferung von schwer wiegenden Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Nachtrag V zum Gruppentarif III, Berlin-Stettin.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 gelangte zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält nebst sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes neue Entfernungen für die Stationen Kawelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Guten-Germendorf, Jasenitz, Kratzwiek, Neu-Rüdnitz, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Stören, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Kawelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow treten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen, der besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. (Ergänzung der Tarifposition „Theerwasser".) Mit Geltung vom 1. November erhielt die auf Seite 54 des Nachtrages V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, enthaltene Position „Theerwasser (Theer- oder Kiengalle)" des Specialtarifes II den Zusatz: „unmittelbares Roherzeugniss der Kientheerschwelerei."

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Neue Tarife.) Mit dem 20. October alten/1. November neuen Stils sind folgende Tarife zur Einführung gelangt:
1. ein neuer Theil II zum Deutsch-Russischen Gütertarif;
2. ein Anhang zum Deutsch-Russischen Gütertarif (Deutsch-Warschauer Gütertarif), und
3. der Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in Wagenladungen zu 10.000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen des Warschauer Bezirkes.

Der erstgenannte Tarif enthält gegen den bestehenden Theil II verschiedene Berichtigungen und Erweiterungen der allgemeinen Tarifvorschriften des Waarenverzeichnisses und der Güterclassification. Der Deutsch-Warschauer Gütertarif, für welchen die Waarenclassification im Deutsch-Russischen Tarif Theil II mitenthalten ist, enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen und niederländischen Stationen einerseits und Stationen des Warschauer Bezirkes andererseits.

Aufgehoben wurden vom 20. October alten/1. November neuen Stils ab:

a) durch den vorstehend unter 1 bezeichneten Tarif der vom 20. December 1894 alten/1. Jänner 1895 neuen Stils giltige Theil II des Deutsch-Russischen Gütertarifes mit den Nachträgen I bis VII. Insoweit jedoch durch den neuen Tarif Verkehrserschwernisse oder Frachterhöhungen eintreten, gilt der bestehende Tarif noch bis zum 18./30. November alten/neuen Stils 1897;
b) durch den Deutsch-Warschauer Gütertarif der vom 27. Jänner alten/8. Februar neuen Stils 1896 giltige Ausnahmetarif für die directe Beförderung von amerikanischer roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10.000 kg (610 Pud) von deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn.

Druckstücke der neuen Tarife können käuflich von den Tarifverkaufsstellen bezogen werden.

Saarkohlenverkehr nach Oesterreich-Ungarn. (Anhang zum Ausnahmetarife vom 1. April 1897.) Am 1. November trat ein Anhang zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks, Steinkohlencoaksasche und Steinkohlenbriquetts von den Saargrubenstationen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth im Walde, Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit (Kohlentarif Nr. 8 c) in Kraft. Derselbe gilt für Sendungen nach Oesterreich-Ungarn, soweit sie in Ermanglung von Frachtsätzen nicht direct abgefertigt werden können. Der Anhang wird unentgeltlich abgegeben.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag III zu Theil IIa, Heft 3.) Zu Theil II a, Heft 3 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. November der Nachtrag III in Kraft. Gratis.

— (Nachtrag III zu Theil II a, Heft 8.) Zu Theil II a, Heft 8 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken) trat am 1. November der Nachtrag III in Kraft. Gratis.

— (Tarifirung von Graphit und Graphiterde.) In der Tarifirung von Graphit und Graphiterde sind Aenderungen eingetreten. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Nachtrag I zu Theil II vom 1. Mai 1897.) Am 15. November gelangt der Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, zur Einführung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Tarifnachtrag 1.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin (Preuss. Staatsbahngruppe III) etc. ist mit dem 1. November ein Nachtrag 1 in Kraft getreten, welcher neue Frachtsätze für die Neubaustrecke Stettin—Jasenitz und einige andere Stationen des Directionsbezirkes Stettin enthält.

Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Interner Schweizerischer Verkehr. (Ausnahmetarif Nr. 3 für den Transport in beschleunigter Fracht von Lebensmitteln vom 1. Mai 1894.) Mit Giltigkeit vom 12. October wird dieser Tarif auch für den Transport von „Kochfett und von Schweinefett in Blechgefässen" angewendet.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Tarifnachträge IX.) Am 1. November 1897 traten zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre die Nachträge IX in Kraft, welche unter Anderem Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie anderweite Aenderungen enthalten.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eisersdorf, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck, Seitenberg an der Biele und Ullersdorf des Directionsbezirkes Breslau, sowie Altwieck, Karelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwick, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Directionsbezirkes Stettin treten erst an einem noch später bekannt zu gebenden Termine in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Eröffnung der Station Warkotsch.) Am 1. November 1897 wurde die an der Strecke Breslau — Mittelwalde zwischen den Stationen Wäldchen und Strehlen gelegene Haltestelle Warkotsch für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebs-Inspection Breslau II, der Maschinen-Inspection Breslau I, der Werkstätten-Inspection Breslau I und der Verkehrs-Inspection I unterstellt.

In Warkotsch werden alle dem Personenverkehr dienenden Züge der Strecke Breslau—Mittelwalde, ausgenommen Zug 803, anhalten.

Die Entfernung von Warkotsch nach Wäldchen beträgt 6 km, nach Strehlen 5 km.

Im Güterverkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), sowie der übrigen Preussischen und der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Wäldchen mit einem Zuschlage von 6 km oder von Strehlen mit einem Zuschlage von 5 km zugrunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Erweiterung des Rohstofftarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 ab wurde in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Gütertarifes unter Ziffer 8 der Artikel „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt" mit den für Erde u. s. w. unter a) der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen. Die Massnahme hat jedoch nicht für den ganzen Verbandsverkehr Geltung, sondern nur für den Verkehr zwischen den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Altona-Kaltenkirchener, Wittenberge-Perleberger, Neubrandenburg-Friedländer und Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin, sowie der Ostpreussischen Südbahn, der Marienburg-Mlawkaer, Altdamm-Kolberger, Greifswald-Grimmener, Breslau-Warschauer und Militär-Eisenbahn andererseits.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Erweiterung des Rohstofftarifes.) Im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Grossener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits wurden mit Giltigkeit vom 1. November 1897 in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt", unter der neuen Ziffer 7 mit den für Erde u. s. w. unter a) der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen. Insoweit für einzelne Stationsverbindungen schon billigere Ausnahmefrachtsätze bestehen, bleiben letztere auch weiter in Geltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1946	**Salzburger Localbahn**		Blochholz	Weitwörth	Itzling	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen à 10.000 kg**	Bis 31. December 1897	Localtarif	6·5	3·5	3·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate am Schlusse des Jahres	
				Oberndorf					8·0	4·0	4·0			
1947	**Böhmischen Commercialbahnen**		Kohle						pro Tonne à 1000 kg in Hellern					
				Rokycan	Miröschau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	120	90	30	Im Kartirungswege		
				"	Přikosic				238	150	88			
				"	Mešno-Lipnic				280	180	100			
				Nezvěstic	Přikosic				238	150	88			
				"	Mešno-Lipnic				190	130	60			
				Miröschau	Přikosic				142	100	42			
				"	Mešno-Lipnic				190	130	60			
			Coaks	Rokycan	Miröschau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			120	90	30			
1948	**Böhmischen Commercialbahnen**		Niederschlesische Kohle und Coaks	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode, Möhlten } des directen Tarifes vom 1. November 1897 via Tyništ—Königgrätz	Hořic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc.	Verschieden		32 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
				sämmtlichen Versandtstellen excl. Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten } des directen Tarifes vom 1. November 1897 via Tyništ—Königgrätz							80			
			Oberschlesische Kohle und Coaks]	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 via Mittelwalde—Königgrätz—Sadowa				Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Kattowitz nach Stationen der Oe.N.W.B. etc.			70			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1949	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bau-, Bloch-, Brenn-, Lang-, Schnitt-, Werkholz, Extrahölzer, Schwellen, Fichtenrinde	Allen Stationen der Murthalbahn	Unzmarkt	Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localtarif der Murthalbahn			Bei Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg = 5 pCt. " " " " 200 " à 5000 " = 10 " " " " " 300 " à 5000 " = 15 " " " " " 400 " à 5000 " = 20 " " " " " 500 " à 5000 " und darüber = 25 "	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufgabsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 zu bewirken ist	
1950			Holzkohle		Turach und Unzmarkt									
1951			Roheisen und Bessemerblöcke	Turach	Unzmarkt und Murau									
1952			Erze		Unzmarkt	Aufgabe in jedem Gewichte					40 pCt.			
1953			Blochholz	Allen Stationen der Murthalbahn	Thomathal	Aufgabe von mindest. 100 Schmalspurwagen à 5000 kg. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zubesorgen					25 pCt.			
				Frojach-Katschthal	Unzmarkt	Aufgabe von mindest. 200 Schmalspurwagen à 5000 kg								
1954			Schwartenbundholz	Thomathal	Unzmarkt	Aufgabe in jedem Gewichte					35 pCt.			
1955			Sägespäne		Allen Stationen der Murthalbahn	In Wagenladungen à 5000 kg								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1956	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzstoff	Tamsweg	Unzmarkt	Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localtarif der Murthalbahn			Bei Aufgabe von mindestens: 200 Schmalspurwagen à 5000 kg = 15 pCt. 300 „ à 5000 „ = 20 „ 400 „ à 5000 „ = 25 „	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Aufgabsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 zu bewirken ist	
1957	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgut, insofern die directe Abfertigung auf Grund der in der achten Rubrik bezeichneten Tarife zulässig ist	Pozsony dynamitgyár oder umgekehrt	Allen in den in der achten Rubrik bezeichneten Tarifen aufgenommenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Bei Einhaltung der Bestimmungen der in der achten Rubrik bezeichneten Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II a, 2. Heft, vom 15. November 1890, Tarif-Theil II b vom 1. Juni 1890 und Tarif-Theil V vom 1. Februar 1890 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbandes		Die in den in der achten Rubrik bezeichneten Tarifen für den Verkehr mit der Station Pozsony vorgesehenen Frachtsätze für Eil-, bezw. Frachtgüter		Im Kartirungswege		
1958	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter	Györ rábaparti rakodóhely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der achten Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. August 1896 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr mit Ungarn		Centim. Gruppe a*) 500 Gruppe b*) 500 Gruppe c*) 489 Gruppe d*) 478 Gruppe e*) 458	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		

*) Siehe Ziffer 5 der Tarifbestimmungen Seite 6, bezw. das Verzeichniss auf Seite 31—58 des nebenbezeichneten Ausnahme-Tarifes. — Die Einlagerung, bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditionstabelle) des nebengenannten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1959	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter des Specialtarifes II c des Tariftheiles I, Abtheilung B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband (Colonne A der Güter-Classification für die Strecken in Oesterreich-Ungarn)	Skole	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, vom 1. August 1895, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbands-Frachtsätze	Heller 166 74 109 106		Im Kartirungswege		
1960	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz	Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	den Schnittpunkten Serie 1: I II III IV V VI VII den Schnittpunkten Serie 2: I II III IV V VI VII	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	per 1000 kg Francs Gold Serie 1 43·00 42·80 42·75 41·75 40·60 38·85 a) 37·40 b) 37·50 Serie 2 47·35 46·30 46·25 45·15 43·90 41·35 a) — b) 40·55	Serie 1 42·60 42·40 42·35 41·35 40·20 38·45 a) 37·00 b) 37·10 Serie 2 46·95 45·90 45·85 44·75 43·50 40·95 a) — b) 40·15	Serie 1 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40 a) 0·40 b) 0·40 Serie 2 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40 0·40 a) — b) 0·40	Im Kartirungswege		
1961	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl (siehe Nomenclatur des Artikeltarifes Nr. 1. A des Tarifes vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito	Rheinhausen (Station des Directionsbezirkes Köln der kgl. Preussischen Staatsbahnen)	Zimony (Semlin) transito	Einhaltung der Bestimmungen des im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Artikeltarifes Nr. 1	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bei Aufgabe in Mengen — Franken Gold a) unter 500 kg: 7·19 b) von 5000 kg: 6·10 c) von 10.000 kg: 4·19		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Prag St.E.G. Hrabovka transit	Čižkovic St.E.G. (L.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1898	Localtarif	Verschieden	in Hellern 50	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bauunternehmung der Localbahn Sedlitz-Čižkovic als Empfängerin angeführt erscheinen, und müssen die Sendungen zum Baue dieser Localbahn bestimmt sein
			Kleinmaterialien der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Libšic						50				
			Eisenbahnschienen	Kralup St.E.G. (für Sendungen von Kladno)						47				
1963	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Carnalit, Kainit, Krugit, Schönit und Sylvinit	Egeln	Roztok	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 14 d α des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1, giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	Besteht derzeit kein directer Frachtsatz	Pfennig 109		Im Kartirungswege		
				Stassfurt						106				
				oder vice versa										
1964	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine (St.E.G.)	Zwittau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen der E.D. Breslau nach Stationen der St.E.G. vom 1. November 1897, und Theil II, Heft 3 des Localtarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden		112 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1965	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C–5	Prag Oe.N.W.B. und Wisočan transit	Hohenelbe	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.	—		50 Percent Nachlass von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Stadtrath in Hohenelbe als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Sendungen müssen für die in Folge des Hochwassers nothwendig gewordenen Uferbauten der Gemeinde Hohenelbe bestimmt sein
1966	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C–5	Prag Oe.N.W.B. und Wisočan transit	Hohenelbe	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.	—		50 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma W. Ettel in Hohenelbe als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen zur Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlage der Firma W. Ettel in Hohenelbe bestimmt sein
1967	Oesterr. Nordwestbahn		Cement der Position C–5	Wisočan transit	Hohenelbe	Aufgabe von mindestens 500 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.			50 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma A. Ehinger & Clay in Mittellangerau als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen zur Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Fabriksanlage der Firma A. Ehinger & Clay in Mittellangerau bestimmt sein
1968	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Cichorienwurzeln	Předměřitz	Smiřitz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	7·6 kr.	5·6 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1969	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Malzkeime, sowie Treber (Malztreber), nasse und getrocknete	Nussdorf (oder umgekehrt)	Schlachters	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897	Es besteht kein directer Frachtsatz	1·56 Mark		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den **Material-Magazinen in Linz** lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenrohre, Alt-Eisenblech, Alt-Gusseisen, alte Gusseisen- und Stahlherze, verbranntes Pauscheisen, Radsterne, alter Stahl von Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahltyres mit und ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Gummi-, Hanf-, Leder-, Baumwoll-, Plachenabfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind **nur** auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **14. November l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Um 3 Uhr Nachmittags erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10% der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Casse in Linz zu erlegen. **Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.**

Die Preise sind ab Waage loco Material-Magazine Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige, die Qualität betreffende Reclamalionen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 2. November 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die **Wiener Stadtbahn** ist die Lieferung und Aufstellung von **eisernen Decken- und Brückenconstructionen** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Constructionen aus Walzträgern und aus genieteten Balkenträgern im Gesammtgewichte von rund 4600 Tonnen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die bezüglichen Angebote sind stempelfrei bis längstens **29. November 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten Baudirection (VII. Mariahilferstrasse 126) einzureichen, bei welcher die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse zur Einsicht aufliegen.

Wien, im November 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. **Wien, 9. November 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn aus dem Geleise der Südbahnlinie Kufstein—Ala zur Kunstmühle in Mühlau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Kunstmühlenbesitzer Leopold Rauch in Mühlau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Schleppbahn aus dem currenten Geleise der Südbahn bei km 72·430 der Linie Kufstein—Ala zur Kunstmühle in Mühlau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. October 1897. Z. 15.336/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Eipel zur Station Schwadowitz-Eipel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur und Fabriksbesitzer Franz Křižík in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Eipel zur Station Schwadowitz-Eipel der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. October 1897. Z. 15.158/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Seilbahn mit elektrischer Kraft auszuführende Kleinbahn von der Esplanade in Gmunden auf die Marienwarte.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Seilbahn mit elektrischer Kraft auszuführende Kleinbahn von der Esplanade in Gmunden auf die Marienwarte im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. October 1897. Z. 15.366/I.

Eröffnung der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno.

Am 18. October 1897 ist die in der Station Kuttenthal der Hauptbahnlinie Prag—Georgswalde-Ebersbach der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn abzweigende, 8·4 Kilometer lange, normalspurige Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno mit der Station Bezno für den Gesammtverkehr, der Haltestelle Strenitz für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr und der Station Unter-Cetno für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Den Betrieb führt die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes.

Die statutarische Bestimmung, welche für einen Verein von Locomotivführern und Schiffsmaschinisten als Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes die Unterstützung von Vereinsangehörigen im Falle ungerechtfertigter Dienstesentlassung in Aussicht nimmt, erscheint als eine rechtswidrige Vereinseinrichtung.

(Erkenntniss vom 10. Juli 1897, Z. 226.)

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 10. Juli 1897 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Beschwerde de praes. 21. Februar 1897, Z. 36, des Adolf Drummer, Locomotivführers in Wien, als Proponent des Vereines „Verband der österreichischen Locomotivführer und Schiffsmaschinisten in Wien", durch Dr. Gustav Fried wider die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Februar 1897, Z. 1199, wegen Verletzung des durch die Verfassung gewährleisteten politischen Rechtes, Vereine zu bilden, zu Recht erkannt: „Durch die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Februar 1897, Z. 1199, hat eine Verletzung des durch die Verfassung gewährleisteten politischen Rechtes, Vereine zu bilden, nicht stattgefunden."

Gründe: Durch den Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Februar 1897, Z. 1199, wurde die Bildung des vom Beschwerdeführer Adolf Drummer proponirten Vereines „Verband der österreichischen Locomotivführer und Schiffsmaschinisten in Wien" nach den beigebrachten Statuten untersagt, weil

1. diese Organisation, welche sämmtliche in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie in Bosnien und Hercegovina angestellten Locomotivführer und Schiffsmaschinisten zu einem, den mannigfaltigsten Bestrebungen Raum gebenden, in einer höchst unbestimmten Fassung bezeichneten Zwecke vereinigen soll, mit den in Betracht kommenden staatlichen Interessen nicht vereinbar erscheint;

2. aus formellen Mängeln der Statuten.

Soweit sich die Untersagung auf letztere bezieht, wird eine Beschwerde dagegen nicht erhoben, wohl aber gegen den unter 1. bezeichneten „principiellen" Grund.

Die Beschwerde macht diesfalls geltend:

§ 6 des Gesetzes vom 15. November 1867, R.-G.-Bl. Nr. 134, gibt der Behörde das Recht, die Vereinsbildung zu untersagen, wenn der Verein nach seinem Zwecke oder nach seiner Einrichtung gesetz- oder rechtswidrig oder staatsgefährlich ist.

Das k. k. Ministerium habe offenbar nur das letzterwähnte Moment als Grund der erfolgten Untersagung herangezogen.

Diese Staatsgefährlichkeit werde gefolgert:

1. aus der Vereinigung sämmtlicher in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie in Bosnien und der Hercegovina angestellten Locomotivführer und Schiffsmaschinisten zu einem Vereine;

2. daraus, dass der Zweck des Vereines nach dem Statutenwortlaute unbestimmt gefasst ist und deshalb den mannigfaltigsten Bestrebungen Raum geben kann.

Es sei nicht zu erkennen, wieso in der Vereinigung der sämmtlichen Locomotivführer und Schiffsmaschinisten in Oesterreich, sowie in Bosnien und der Hercegovina in einem Vereine eine Gefahr für den Staat rücksichtlich die staatlichen Interessen begründet sein kann, da es sich um eine Vereinigung einer Classe von Staatsbürgern handelt, welchen die staatlichen Interessen zumindest genau so am Herzen liegen, wie allen anderen Classen von Staatsbürgern, welchen Vereine zu bilden zweifellos gestattet werden würde.

Es dürfe sogar mit Recht behauptet werden, dass es sich um einen Stand handelt, welcher sich immer durch bewährten Pflichteifer im Dienste ausgezeichnet hat und nach besten Kräften das Wohl des Staates zu fördern bestrebt war.

Aber auch der Wortlaut der Statuten könne die Auffassung, dass der Zweck des zu gründenden Vereines unbestimmt sei und den mannigfaltigsten Bestrebungen Raum gebe, nicht rechtfertigen.

Als Zweck des Vereines wird im § 2 der Statuten angegeben die Hebung und Wahrung der Standesinteressen der Locomotivführer in socialer und materieller Hinsicht und die Belebung und Stärkung des Bewusstseins der Collegialität und Solidarität unter den Mitgliedern.

Diese Fassung sei durchaus nicht unbestimmt, sie sage vielmehr ganz deutlich, dass der Verein nichts Anderes bezweckt, als die Hebung des ganzen Standes, die Wahrung des Standesbewusstseins durch Aneinanderschliessen der einzelnen Mitglieder desselben.

In § 2 seien auch die Mittel angegeben, mit welchen dieser Zweck erreicht werden soll, und es sei unter diesen Mitteln auch nicht ein einziges, welches irgendwie die Grenzen überschreitet, welche durch das Gesetz gezogen sind.

Es sei daher nicht zu ergründen, durch welche Bestimmungen der Statuten die staatlichen Interessen gefährdet sein könnten, um so weniger, als im § 2, Punkt 2, lit. c. der Statuten Religion und Politik aus dem Rahmen der in dem Vereine zu haltenden Vorträge und Discussionen vollständig ausgeschlossen sind.

Abgesehen davon, sei aber die blosse Furcht einer derartigen Gefahr nicht genügend, eine Vereinsbildung zu untersagen.

Eine Untersagung wäre nur dann gerechtfertigt, wenn die Statuten des Vereines Bestimmungen enthalten sollten, welche geeignet sind, diese Furcht zu erwecken.

Dass dies nun in der Fassung des § 2 der Statuten nicht der Fall sei, gehe wohl am besten daraus hervor, dass eine ganze Anzahl bereits bestehender Vereine den Vereinszweck in analoger Weise bezeichnet wie in den beanständeten Statuten.

Demgemäss stellt der Beschwerdeführer das Begehren, die angefochtene Entscheidung als dem Gesetze nicht entsprechend aufzuheben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat eine Gegenschrift nicht erstattet.

Bei der mündlichen Verhandlung wurde Seitens des Vertreters des k. k. Ministeriums des Innern zunächst die bereits im angefochtenen Erlasse geltend gemachte, ganz unbestimmte Fassung der Statuten, sowie der Umstand hervorgehoben, dass der proponirte Verein auch Bosnien und die Hercegovina umfassen, somit über das Geltungsgebiet des Vereinsgesetzes hinaus sich erstrecken soll,

dass ferner die vorgelegten Statuten jenen der vom Ministerium aufgelösten Vereine der Eisenbahnbediensteten nachgebildet sind, welche Vereine eben wegen der Staatsgefährlichkeit ihres Zweckes aufgelöst wurden, dass daher auch hier ein solcher Zweck mit Grund anzunehmen ist, wie denn auch schon aus den Verhandlungen des im März 1896 in Wien abgehaltenen Eisenbahnercongresses die Tendenz ersichtlich war, auch die Loco-

motivführer in die Gesammtorganisation der Eisenbahnbediensteten einzubeziehen.

Das k. k. Reichsgericht vermag die vorliegende Beschwerde nicht als begründet anzuerkennen.

Abgesehen von der beabsichtigten Ausdehnung des proponirten Vereines über das Geltungsgebiet des Vereinsgesetzes vom 15. November 1867, R.-G.-Bl. Nr. 134, erscheint die angefochtene Entscheidung durch die Bestimmungen des in derselben angerufenen § 6 des Vereinsgesetzes begründet. Diesem zufolge ist die Untersagung einer beabsichtigten Vereinsbildung dann gerechtfertigt, wenn sich der proponirte Verein seinem Zwecke oder seiner Einrichtung nach als gesetz- oder rechtswidrig oder staatsgefährlich darstellt. Zur Beurtheilung des Zweckes des hier in Frage stehenden Vereines sind selbstverständlich nicht blos der Wortlaut des § 2 der Statuten c) über den Zweck des Vereines, sondern auch die ebenda angeführten Mittel zur Erreichung dieses Zweckes heranzuziehen.

Diesfalls ist nun das Bedenken des k. k. Ministeriums des Innern in der Richtung begründet, dass die höchst unbestimmte Fassung des ganzen § 2 auch die Verfolgung solcher Bestrebungen nicht ausschliessen würde, welche als staatsgefährlich bezeichnet werden müssten.

Dieses Bedenken erscheint um so begründeter, wenn Alinea e des § 2 näher ins Auge gefasst wird, in welchem als eines der Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes die Unterstützung der Mitglieder oder deren Familien in Fällen einer ungerechtfertigten Dienstesentlassung angeführt wird. Mag nun das Rechtsverhältniss der Locomotivführer und Schiffsmaschinisten zu ihren Dienstgebern vom Gesichtspunkte des Privatrechtes oder des öffentlichen Rechtes in Betracht gezogen werden, so muss in dem einen wie in dem anderen Falle die Entscheidung der Frage, ob die Entlassung des betreffenden Locomotivführers oder Schiffsmaschinisten aus dem Dienste eine begründete, also gerechtfertigte, oder aber eine ungerechtfertigte war, der zuständigen Behörde, beziehungsweise dem Gerichte vorbehalten werden, und geht es nicht an, den Abspruch hierüber einem Vereine zuzugestehen; dies umsoweniger, als mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 24 des Vereinsgesetzes der Fall nicht ausgeschlossen wäre, dass über die eben erörterte Frage nebst der zuständigen Behörde auch die Vereinsbehörde abzusprechen hätte, was mit der Rechtsordnung nicht vereinbar ist.

Der Zweck des beabsichtigten Vereines muss sonach in diesem Punkte als rechtswidrig bezeichnet werden.

Die vom Vertreter des Beschwerdeführers bei der mündlichen Verhandlung versuchte Erklärung der oben erörterten Bestimmung des § 2, Alinea e, dahin, dass die Unterstützung nur für den Zeitraum gedacht sei bis zur Rechtskraft des betreffenden Entlassungserkenntnisses, aber lässt sich mit dem Wortlaute des § 2 nicht in Einklang bringen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 20. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. October richteten die Abgeordneten Dr. Habermann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellation:

„Die grosse Zahl von Eisenbahnunfällen, welche sich im laufenden Jahre, und zwar bis in die letzte Zeit in den verschiedensten europäischen Staaten und auch in Oesterreich ereignet haben, sind nicht allein die Ursache einer ernsten Beunruhigung weiter Bevölkerungsschichten geworden, sondern bilden auch die Veranlassung, dass man in verschiedenen Ländern nach Mitteln sucht, um die Ursachen jener Unglücksfälle nach Thunlichkeit zu beheben und die Zahl der Unglücksfälle wirksam einzuschränken.

Wenn auch viele der Unglücksfälle des heurigen Jahres auf die grossen Wetterkatastrophen des letzten Sommers und andere auf die Unzulänglichkeit des Personales und damit im Zusammenhange auf die zu grosse Belastung und Ueberanstrengung desselben zurückgeführt werden können, und in letzterer Richtung nicht geleugnet werden, dass hier schreiende Missstände bestehen, die zu beheben Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister gewiss als seine Pflicht erachten wird, so erscheint es doch andererseits dringend erforderlich, die Aufmerksamkeit aller berufenen Kreise auf einen Punkt zu lenken, welcher in der öffentlichen Besprechung der Angelegenheit, wie uns scheint, viel zu wenig berücksichtigt wurde, obwohl einige Eisenbahnunfälle des letzten Sommers auf denselben direct zurückgeführt werden müssen. Es betrifft dies die bisher meist unzulängliche Schulung des Eisenbahnpersonales, für welche nach der Anschauung berufener Kreise im Allgemeinen viel zu wenig gethan wird.

Der hohe Werth einer tüchtigen Schulung des Eisenbahnpersonales für die Betriebssicherheit des Eisenbahnverkehres bedarf wohl keiner besonderen Begründung, und nur beispielsweise soll diesbezüglich daran erinnert werden, dass von den österreichischen Eisenbahnen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im letzten Sommer von ernsthaften Unfällen verschont geblieben ist, obwohl gerade diese Bahn, wie bekannt, einen ausserordentlich intensiven Verkehr besitzt.

Es muss nun wohl gestattet sein, anzunehmen, dass dies kein Zufall ist, sondern zum Theil wenigstens darauf zurückzuführen ist, dass bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit Jahren eine Einrichtung besteht, welche nicht allein die gründliche, sondern auch die fortdauernde und systematische Schulung des Personales mit Erfolg zum Ziele hat. Bezüglich der Mittel, mit welchen die Erreichung dieses Zieles bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angestrebt wird, verweisen wir auf einen Vortrag, welchen der Herr Oberingenieur Hans Fillunger vor mehreren Jahren in einem Wiener Fachverein gehalten hat, und welcher im XVI. Jahrgang der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung“ und im XX. Jahrgang der „Oesterreichischen Verkehrs-Zeitung“ vollinhaltlich erschienen ist. Wir entnehmen diesem Vortrage, dass sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn keineswegs auf die Herausgabe leicht fasslicher Instructionen beschränkt, sondern dem Personale die Mittel an die Hand gibt, sich durch praktischen Selbstunterricht namentlich im Geben von elektrischen Signalen und im Telegraphiren zu üben. Ueberdies findet in regelmässigen Zwischenräumen ein Unterricht, verbunden mit Nachprüfungen, statt, und besteht für das Personal die Verpflichtung, diesem Unterrichte beizuwohnen und sich der Nachprüfung zu unterziehen, wozu ihm die entsprechenden Mittel bewilligt werden und die passendste Gelegenheit geboten wird. Der Unterricht ist möglichst Anschauungsunterricht u. s. w.

Mit Rücksicht darauf, dass die Gefertigten geneigt sind, in der gekennzeichneten sorgfältigen und fortdauernden Schulung des Personales eine der Ursachen zu erblicken, dass die Zahl der Eisenbahnunfälle bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn relativ erheblich geringer ist als auf anderen Bahnen, erlauben sich dieselben an Seine Excellenz den Herrn k. k. Eisenbahnminister die Anfrage zu richten:

1. Sind Seiner Excellenz die gekennzeichneten Einrichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt?

2. Ist Seine Excellenz gesonnen, bei den k. k. Staatsbahnen analoge Einrichtungen zu treffen und mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, dass auch alle Privatbahnen solche Einrichtungen einführen?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates September 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates September 1897 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. Septemb.	Verbleiben im Baue am 1. October
A. Hauptbahnen:			
Marienbad-Karlsbad	52·4	51·8	51·8
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	43·0	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summe der Hauptbahnen	175·6	158·2	158·2
B. Local(Klein)bahnen:			
Rakonitz-Petschau sammt Flügel Protiwitz-Buchau	104·9	36·0	36·0
Čerčan-Modřan sammt Flügel Měchenic-Dobřiš	61·8	45·5	—
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42 2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Schneebergbahn (Wr. Neustadt - Puchberg-Schneeberg)	42·1	2·3	—
Pinzgauer Localb. (Zell am See-Krimml)	53·0	53·0	53·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	44·2	44·2
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Pielachthalbahn (St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach)	30·0	30·0	30·0
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·2	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	1·0	1·0
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Ybbsthalb. Gross-Hollenstein—Kienberg	45·0	45·0	45·0
Elektrische Bahn Prag-Žižkov-Königl. Weinberge	5·8	3·2	—
Beraun-Koněprus-Königshof	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6·9	6·9	6·9
Friauler Eisenbahn Cervignano-Landesgrenze	2·7	2·7	2·7
Mauthausen-Grein	31·1	31·1	31·1
Reichenberger elektrische Strassenbahn	5·3	5·3	—
Kuttenthal—Unter-Cetno	8·7	—	8·7
Petrowitz-Karwin	10·0	—	10·0
Prager elektrische Bahnen (Spalenagasse—Purkyněplatz)	14·2	—	1 9
Obergrafendorf-Mank	18·0	—	18·0
Wolframs-Teltsch	23·9	—	23·9
Ostgalizische Localbahnen:			
Hadynkowce - Iwanie puste sammt Flügel Teresin-Skała	73·2	73·2	73·2
Czortków-Zaleszczyki	52·5	7 8	7·8
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	0·5	0·5
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summe der Local (Klein) bahnen	990·5	650·0	656·2

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno 8·7 km, Petrowitz-Karwin 10·0 km, Obergrafendorf-Mank 18·0 km, Wolframs-Teltsch 23·9 km und einer Theilstrecke der Prager elektrischen Bahnen 1·9 km, zusammen 62·5 km im Monate September 1897 zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung des restlichen Theiles der Localbahn Čerčan-Modřan sammt Flügel Měchenic-Dobřiš, welcher am 22. September eröffnet wurde, während die übrigen Strecken seit 18. Jänner eröffnet sind, 45·5 km, dann der restlichen Strecke der Schneebergbahn, welche am 25. September eröffnet wurde, während die übrigen Strecken seit 15. April, bezw. 31. Mai eröffnet sind, 2·3 km; ferner der Theilstrecke der elektrischen Bahn Prag-Žižkov-Königl. Weinberge, welche am 17. September eröffnet wurde, während die übrige Strecke seit 25. Juni eröffnet ist, 3·2 km, und der Reichenberger elektrischen Strassenbahnen, welche am 24. August eröffnet wurden, 5·3 km, zusammen 62·5 km abgefallen.

Es verbleiben somit am Schlusse des Monates September Hauptbahnen 158·2 km und Local (Klein) bahnen 656·2 km in Bauausführung. Zu bemerken ist noch, dass am 6. October die Localbahn Polička-Skuč, am 17. October die Theilstrecke Cervignano—Landesgrenze der Friauler Eisenbahn, am 18. October die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno und am 31. October die Localbahn Neuhaus-Neubistritz eröffnet wurde, ferner dass die Bauarbeiten an der restlichen Strecke der elektrischen Bahn (Prag)-Smichov-Košiř, deren übrige Strecke seit 25. Juni eröffnet ist, vorläufig eingestellt wurden, und schliesslich dass der Bau der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno (Umwandlung der bestehenden Schleppbahn) seit August 1897 begonnen hat (wurde nachträglich ausgewiesen).

Wiener Stadtbahn. (Versorgung des Bahnhofes Hütteldorf mit Nutzwasser: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat auf Grund des anstandslosen Commissionsergebnisses der am 10. und 20. September durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Versorgung des Bahnhofes Hütteldorf der Wiener Stadtbahn, und nachdem die geplante Wasserversorgungsanlage bereits im Principe vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt war, den Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 53/B.-D.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Süssenbrunn: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Süssenbrunn der Linie Wien—Krakau ertheilt. [E.-M.-Z. 14.126/IV.]

— (Vergrösserung eines Kohlenschuppens in der Station Oderberg.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Vergrösserung eines Kohlenschuppens in der Station Oderberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.454/IV.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Prossnitz.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für das Project der Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Prossnitz der Linie Nezamislitz—Sternberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.547/IV.]

Localbahn Saitz-Göding. (Verlängerung des Stutzgeleises in der Station Czeicz km 18·3/4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die auf eigenem Grunde der Localbahn projectirte Verlängerung des Stutzgeleises in der Station Czeicz km 18·3/4 der Localbahn Saitz-Göding ertheilt. [E.-M.-Z. 14.533/IV.]

— (Herstellung einer heizbaren Signalhütte in Brunnowitz.) Die k. k. mährische Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer heizbaren Signalhütte in der Personenhalte- und Rübenverladestelle Brunnowitz der Localbahn Saitz-Göding im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.903/IV.]

Mühlkreisbahn - Gesellschaft. (Project der Unterführung städtischer Canäle in Urfahr unter dem Geleise dieser Bahngesellschaft.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Mühlkreisbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die von der Stadtgemeinde Urfahr beabsichtigte Unterführung städtischer Canäle unter dem Geleise dieser Bahngesellschaft in der Landgutstrasse und Thalgasse, insoweit hiebei Bahngrund in Betracht kommt, zur Ausführung genehmigt. [Z. 16.868/IV.]

Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Wohngebäude in der Station Rakonitz.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projectspläne für die beiden in der Station Rakonitz herzustellenden Wohngebäude für die Bediensteten der Localbahn Rakonitz-Mlatz wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung vom localen Standpunkte mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 14.575/I.]

Projectirte Localbahn Tischnowitz-Saar. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Oskar Baron Lazarini in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Tischnowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bystritz und Neustadtl nach Saar zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar die Trassenrevision auf den 15. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 16.406/I.]

Projectirte Localbahn Leibnitz—Pölfing-Brunn. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von Edmund Freiherrn von Wucherer in Gleinstätten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Leibnitz der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft zur Station Pölfing-Brunn der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn die Trassenrevision auf den 29. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut. [E.-M.-Z. 16.487/I.]

Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro. (Theilstrecke Capodistria—Buje: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von Antonelli und Dreossi vorgelegten Projectes für die zweite Theilstrecke (Capodistria—Buje) der Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro die politische Begehung auf den 8. November anberaumt. [E.-M.-Z. 16.625/I.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Eisenconstruction.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Pläne für die Eisenconstruction des Viaductes über das Miesthal in km 1·3/6 der Localbahn Neuhof-Weseritz wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.733/I.]

Schleppbahn von der Station Pernhofen-Wulzeshofen der Linie Lundenburg—Zellerndorf zur Spiritusfabrik des Gutsbesitzers Dr. Dominik Kammel Edlen v. Hardegger. (Bauconsensertheilung für die Reconstruction der Pulkaubachbrücke in km 0·305.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der Seitens der k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien am 21. October durchgeführten politischen Begehung des Projectes für die Reconstruction der Pulkaubachbrücke in km 0·305 der Schleppbahn von der Station Pernhofen-Wulzeshofen der Linie Lundenburg—Zellerndorf zur Spiritusfabrik des Gutsbesitzers Dr. Dominik Kammel Edlen von Hardegger den Bauconsens für die Ausführung der beabsichtigten Reconstruction nach Massgabe der Commissionsbestimmungen und der Commissionsanträge ertheilt. [Z. 16.688/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30. September, Z. 58.933, dem Veszprémer Advocaten Dr. Köves für eine von der Station Veszprém der Linien Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Veszprém—Veszprém-Város abzweigende und diese am westlichen Ufer des Balaton (Plattensee) über Tótvászony, Nagy-Vászony, Léanyfalu, Petend, Kapolcs, Monostor-Apáti und die Gemarkung der Gemeinde Diszel in der Station Tapolcza mit der als Sackbahn endigenden Linie Ukk—Tapolcza verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. October, Z. 63.358, dem Kozarder Gutsbesitzer Julius Plachy für eine von der Station Apcz-Sántó der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Szarvas-Gede, Csécse, Ecseg, Szentivány, Alsó-Told, Felsö-Told und die Gemarkung der Gemeinde Rimócz, eventuell über Zsuny und die Gemarkung der Gemeinde Lócz in der Station Nagy-Szécsény mit der Nógráder Comitatsbahn Aszód—Nagy-Szécsény—Balassa-Gyarmat—Losoncz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Donauhafen nächst Pozsony (Pressburg) und Umschlagstation. (Enquête.) Am 28 October fand in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes Kvassay in Angelegenheit der Ausführung des projectirten Donauhafens und der Errichtung einer Umschlagstation in Pozsony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1896) eine Enquêteverhandlung statt, in welcher die betheiligten Ministerien, die Comitatsbehörde, die Communalverwaltung von Pozsony, die interessirten Schiffahrts-Unternehmungen und die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie die interessirten Geschäftskreise durch Delegirte vertreten waren. Der Vorsitzende legte der Versammlung den Bericht der von der Communalverwaltung Pozsony zum Studium ähnlicher Hafenanlagen nach dem Auslande entsendeten Commission mit erläuternden Bemerkungen vor, die, auf seine eigenen im Wasserbauwesen gesammelten Erfahrungen sich beziehend, seinem Urtheile zufolge mit ersteren durchaus im Einklange stehen. Die vom Pressburger Bürgermeister kgl. Rath Taller geführte Delegation besuchte die Rheinhäfen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Köln, Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort, die Elbehäfen in Magdeburg, Dresden und Tetschen-Laube, schliesslich den Mainhafen in Frankfurt, und kehrte Ende September mit reichem Materiale an gesammelten Daten zurück, welches im vorerwähnten Berichte niedergelegt ist. Derselbe behandelt in ausführlicher Weise die Entstehung, den Aufschwung, den Umfang und die technische Einrichtung der besichtigten Hafenanlagen, deren Bau- und Erhaltungskosten, sowie die Rentabilität jedes einzelnen der genannten Binnenhäfen, deren commerciellen Werth im Umschlagverkehr mit dem anschliessenden westdeutschen Eisenbahnnetze etc., und schliesst mit einer die Nutzanwendung des Gesehenen auf die vorliegende Frage des projectirten Pressburger Donauhafens beleuchtenden Reflexion. Nach Kenntnissnahme des Berichtes entwickelte der Vorsitzende, dass eben die Grenzstadt Pozsony als Knotenpunkt der dort einmündenden Eisenbahnlinien zwischen Budapest, Wien, Szombathely (Steinamanger), der Marchthalbahn, der Localbahnen Pozsony-Dunaszerdahely-Komárom, Pozsony-Sopron (Oedenburg) und Pozsony-Zsolna (Sillein) seiner geographisch und commerciell bedeutungsvollen Lage zufolge berufen ist, den Rang einer Umschlagstation ersten Ranges im mitteleuropäischen Binnenschiffahrts- und Eisenbahnverkehre einzunehmen, deren Werth, insbesondere für den Export nach Norden und Nordwest, seinerzeit durch den Ausbau des projectirten Donau-Oder-Canales noch bedeutend gehoben werden wird. Es ist nämlich vorauszusetzen, dass dann ein grosser Theil des Orient-Transites von und nach Nord- und Ostdeutschland, und selbst vom russischen Westen aus mit Benützung der Vortheile der wohlfeilen Wasserfracht fernerhin seinen Weg über Oesterreich und weiterhin von der Einbruchsstation Pozsony aus über Ungarn nehmen wird, somit ein bedeutender Verkehr zu Wasser und zu Land in Aussicht steht. Darauf bezüglich erklärte Bürgermeister Taller zum Schlusse der Enquête, dass die Stadtvertretung von Pozsony im Sinne der Intentionen der Regierung im Principe bereit sei, den Hafenbetrieb in eigene Regie zu übernehmen, eine Frage, über deren endgiltige Lösung sowohl, als auch über jene der Beitragsleistung zu den Bau- und Investitionskosten nicht nur die November-Generalversammlung der Comitats-Congregation, sondern auch jene des städtischen Municipiums endgiltig beschliessen wird.

Bau der Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Bauofferte.) Die betreffend die Herstellung der Brückenköpfe, Pfeiler, Zollhäuser und Pflasterungsarbeiten der Schwurplatzbrücke im Handelsministerium eingelangten Offerte wurden unter Vorsitz des Staatssecretärs Julius Csörgeö durch eine am 25. October ad hoc einberufene, aus Mitgliedern der betheiligten Ministerien, der Obergespanschaft und der Commune, ferner aus Experten zusammengesetzten Commission eröffnet. Insgesammt langten fünf Offerte ein, welchen zufolge die Firma Gärtner & Zsigmondy die erwähnten Arbeiten um 1,496.000 fl., die Firma Carl Redlich & Comp. um 1,580.000 fl., E. Gross & Comp. um 1,439.198 fl., G. Gregersen & Söhne um 1,566.000 fl. und die Eisengiesserei und Maschinenfabriks-A.-G. Schlick um 1,514.984 fl. 50 kr. zu übernehmen geneigt sind. Bezüglich der Construction dieser in nur einem Bogen herzustellenden Brücke ist auf die Zulässigkeit der Anlage eines Doppelgeleises für eine mit Elektricität zu betreibende Strasseneisenbahn Rücksicht zu nehmen, welche die Betriebsnetze der donaulinks- und rechtsseitigen Strasseneisenbahnen unter einander und diese mit der auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) führenden Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe verbinden wird.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 25. October fand in Budapest die technisch-polizeiliche Begehung des zweiten Geleises der Friedhoflinie der elektrischen Stadtbahn unter der Leitung des Ministerial-Secretärs Arpád Papp und in Anwesenheit der Vertreter sämmtlicher interessirter Behörden statt. Die Untersuchung bezog sich vornehmlich auf die Theilstrecke von der Hölgygasse im X. Bezirk bis zur Endstation. Die ganze Anlage, der Ober- und Unterbau, sowie die übrigen Einrichtungen erwiesen sich als tadellos, so dass der hiezu bevollmächtigt gewordene Begehungsleiter die sofortige Inbetriebnahme des Geleises gestattete. Durch dieses zweite Geleise ist nunmehr die Möglichkeit gegeben, den höchst gesteigerten Anforderungen des Verkehres zu entsprechen

— (Technisch-polizeiliche Begehung der Donauquailinie.) Nachdem der Fortschritt des Baues der Quailinie (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896) der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft die Zulässigkeit einer baldigen Eröffnung des Betriebes verspricht, hat der kgl. ungar. Handelsminister die technisch-polizeiliche Begehung der Strecke angeordnet und den Sectionsrath Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums mit der Führung der Commission betraut. Diese von der Endstation Borárusplatz der gesellschaftlichen Hauptlinie über die grosse Ringstrasse vorläufig bis zum Esküter (Schwurplatz) längs dem linksuferseitigen Donauquai führende Linie wird nach Ausbau der Staatsbrücke am Esküter über diese sowohl Anschluss an das donaurechtsuferseitige Strassenbahnnetz erhalten, als auch zur Herstellung des Schlusses des die Budapester Stadtbezirke umspannenden Kreises bis zur derzeitigen Ausgangsstelle desselben am Akademieplatze verlängert werden.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Theilstrecke Közvágohid (Schlachthaus) — Vámháztér (Zollamtsplatz) — Calvintér — Carls-Kaserne.) Am 26. October fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Közvágohid—Vámháztér—Calvintér—Carls-Kaserne der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110). Durch Umgestaltung dieser Schlussstrecke auf elektrischen Betrieb ist dieser nunmehr von der Eisenbahn-Verbindungsbrücke aus auf der Hauptlinie über die Boulevards, die Margarethenbrücke und weiterhin durch Buda (Ofen) bis ins Zugliget (Auwinkel) in Continuität getreten. Nachdem die Commission die Ausführung des Baues (Untergrundleitung) und der Betriebseinrichtung als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, der auch sofort aufgenommen wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Tarifirung von Getreide und Mehl.) Die Frage, ob die bisher gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl, also von einem Rohstoff und seinem Fabrikat, noch länger aufrecht erhalten bleiben soll, wird gegenwärtig — wie die Münchener „Allgemeine Zeitung" mittheilt — lebhaft erörtert. Der bayerische Staatseisenbahnrath hat bekanntlich in seiner jüngsten Sitzung mit 13 gegen 9 Stimmen die Versetzung der Artikel Mehl und Mühlenfabrikate aus Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsclasse befürwortet und die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen beauftragt, bei der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen den entsprechenden Antrag einzubringen. Um die Stimmung der deutschen landwirthschaftlichen Körperschaften für oder gegen den Antrag kennen zu lernen, hat die obige General-Direction den deutschen Landwirthschaftsrath gebeten, zu diesem Zweck eine Umfrage zu halten. Nach den auf diese Umfrage bisher eingegangenen Berichten haben sich für den Antrag folgende landwirthschaftliche Centralvertretungen ausgesprochen: bayerischer Landwirthschaftsrath, württembergische Centralstelle für die Landwirthschaft, Landesculturrath für das Königreich Sachsen, landwirthschaftlicher Verein für Rheinpreussen, Landwirthschaftskammer für Posen, pommersche ökonomische Gesellschaft, landwirthschaftlicher Centralverein für Anhalt, landwirthschaftlicher Centralverein des Herzogthums Braunschweig und Centralausschuss der landwirthschaftlichen Vereine im Herzogthum Sachsen-Altenburg. Gegen den Antrag haben sich bis jetzt erklärt: ostpreussischer landwirthschaftlicher Centralverein und baltischer Centralverein zur Beförderung der Landwirthschaft (Greifswald). Von einer Tariferhöhung für Mehl gegenüber Getreide wird vor Allem eine bessere Lage der mittleren und kleinen Mühlen erwartet. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Aenderung des Titels Eisenbahncontroleure.) Nach einer Bestimmung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sollen die den Vorständen der Betriebs-, Maschinen- und Werkstätten-Inspectionen der Staatsbahnen beigegebenen Assistenten und Vertreter — die jetzigen Eisenbahncontroleure — künftig die Amtsbezeichnung „Eisenbahn-Betriebsingenieure" führen. Jedoch erhalten nicht alle maschinen- und bautechnischen Eisenbahncontroleure diese Amtsbezeichnung, sondern das Ministerium will bei jedem einzelnen Beamten bestimmen, ob ihm die neue Amtsbezeichnung beigelegt werden darf. Gleichzeitig hat das Ministerium für die Aspiranten zu den Ingenieurstellen einen besonderen Ausbildungsgang und eine besondere Prüfung vorgeschrieben. Die Aspiranten sollen nicht nur gute technische Befähigungszeugnisse besitzen, sondern auch im Betriebsdienste gut ausgebildet sein. Ein ganz besonderer Werth wird auf die letztere Ausbildung gelegt, da der Aspirant sich ein volles Jahr leglich über diesen Dienstzweig unterrichten soll.

Bayern. (Sicherung des Zugsverkehres auf eingeleisigen Linien.) Zur Sicherung des Zugsverkehres auf eingeleisigen Linien wird auf den Bayerischen Staatsbahnen — wie die „Münchener Allgem. Zeitung" berichtet — bei Kreuzungen von Zügen demnächst eine Vorsichtsmassregel eingeführt, die vor etwa 20 Jahren auf der damaligen Bayerischen Ostbahn in Uebung war. Es darf auf solchen Stationen, die noch keine Weichen- und Signalcentralisirung und deshalb nur Perronsignale, aber keine sogenannten Ausfahrtssignale haben, der eine von den beiden kreuzenden Zügen in eine Station erst dann ein-, aus- oder durchfahren, wenn der von der Gegenrichtung kommende Zug eingefahren und so zum Stillstand gebracht ist, dass das Fahrgeleise des anderen Zuges vollständig frei ist. Gleichzeitig wird demnächst auf den Bayerischen Staatsbahnen ein neues Verfahren hinsichtlich der Regelung der Kreuzungsverlegungen eingeführt. Diese Kreuzungsverlegungen wurden bei Verspätungen von Zügen bisher von einer übergeordneten (Aufsichtsstation) Station verfügt; künftig werden sie unter den betheiligten einander gleichgeordneten Stationen vereinbart. Die Verpflichtung zur Verlegung einer fahrplanmässigen Kreuzung liegt künftig jener Station ob, auf der die Kreuzung nach dem Fahrplan stattfinden müsste. Es werden damit ziemlich grosse Anforderungen an die Beamten kleinerer Stationen gestellt. Die General-Direction hat in ihrer bezüglichen Verfügung auch der Erwartung Ausdruck verliehen, dass bei dieser den Organen des äusseren Dienstes zugestandenen Erweiterung der Befugniss erhöhtes Pflichtbewusstsein platzgreifen werde.

— (Einführung von Streckentelephons.) In Bayern wurden auf Eisenbahnstrecken mit dichtem Zugsverkehr, und zwar an den Hauptbahnstrecken München—Allach, München—Moosach, München-Centralbahnhof — Südbahnhof — Ostbahnhof—Riem, München — Holzkirchen, München — Pasing — Planegg, sodann an den Hauptbahnlinien Augsburg—Hochzoll, Augsburg—Oberhausen, Regensburg—Obertraubling, Schwandorf—Irrenlohe, Lichtenfels—Hochstadt a. M., Würzburg — Heidingsfeld, endlich an Strecken mit aussergewöhnlich starken Steigungen oder an welchen Schneeverwehungen einzutreten pflegen, wie Neuenmarkt-Wirsberg—Hof, Rothenkirchen—Probstzella, Würzburg—Aschaffenburg und Würzburg — Rottendorf, Streckentelephone eingeführt, durch welche die einzelnen Bahnwärterposten unter sich und mit den nächsten Stationen verbunden sind. Den Bahnwärtern ist es auf diese Weise ermöglicht, das Verkehren von Sonder-, Bedarfs- und Arbeitszügen oder das Liegenbleiben eines Zuges oder sonstige Betriebsangelegenheiten rasch und sicher weiter zu melden, wie sie auch im Stande sind, Betriebsstörungen oder Unfälle der nächsten Station sofort ausführlich zur Anzeige zu bringen. Gegenwärtig werden noch mit Streckentelephonen ausgerüstet die Linien Kempten — Kaufbeuren, Immenstadt — Hergatz, Hochstadt a. M. — Neuenmarkt und Planegg—Starnberg. Die beregte Einrichtung hat sich so gut bewährt, dass die kgl. Bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung sie nach und nach auch auf anderen, regen Zugsverkehr aufweisenden Strecken einzuführen beabsichtigt.

Das für die Leitung gewählte System ist das der sogenannten halben Parallelschaltung; der verwendete einzige Leitungsdraht — 2 mm starker Bronzedraht — führt mit einfachen Abzweigungen durch die Läutewerke, bezw. Sprechapparate zur Erde. Bemerkenswerth erscheint der hohe Widerstand der Anruf-Läutewerke mit 5000 Ohm und die erhebliche Spannung der Inductoren mit über 100 Volt.

Schweiz. (Bundesgesetz über die Verstaatlichung der Eisenbahnen.) Nach langen Berathungen fand am 7. October im Schweizer Nationalrath die Schlussabstimmung über das Bundesgesetz betreffend die Verstaatlichung der Eisenbahnen statt. Mit 98 gegen 29 Stimmen ward die im wesentlichen mit den Beschlüssen des Ständerathes übereinstimmende Vorlage angenommen.

Der anfängliche Beschluss des Nationalrathes, wodurch in Abweichung vom Ständerathe den wirthschaftlichen Berufsverbänden aus Handel, Industrie, Gewerbe, Landwirthschaft, sowie aus dem Eisenbahnpersonale eine 25gliederige Vertretung im Verwaltungsrathe der künftigen

Bundesbahnen eingeräumt wurde, ist einem Wiedererwägungsantrage zum Opfer gefallen. Der Nationalrath hat nämlich beschlossen, die Vertretung der Berufsverbände im Verwaltungsrathe zu streichen und dem Beschlusse des Ständerathes beizutreten, der einen 25gliederigen Verwaltungsrath (je 25 Mitglieder werden bekanntlich vom Bundesrathe, sowie den Cantonen und 5 von den Kreiseisenbahnräthen gewählt) vorsieht. Dadurch ist eine Differenz mit dem Ständerathe aus dem Wege geräumt worden.

Der Nationalrath hat in die Eisenbahn-Rückkaufsvorlage bezüglich der Nebenbahnen folgende Bestimmung aufgenommen: Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung andere Bahnen als die fünf Hauptbahnen, deren Erwerb nicht unverhältnissmässige Opfer fordert, zu erwerben. Der Bund wird auch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes fördern durch den Kauf oder den Bau weiterer Bahnen, worüber jeweilen ein Bundesgesetz zu erlassen ist.

Italien. (Ueber die Station Pontebba.) Der jüngst entstandene Brand in dem Stationsgebäude von Pontebba hat die Frage der Erbauung eines neuen definitiven Stationsgebäudes aus Stein an Stelle des jetzigen alten Holzbaues wieder aufgeworfen. Der letztere hat folgenden Ursprung: Anlässlich des Baues der Pontebbalinie bestand die Absicht, eine einzige internationale Station für die beiden Orte Pontebba und Pontafel, welche nur durch einen Fluss von einander getrennt sind, zu errichten; nachdem man aber dieselbe nicht in die Mitte des Grenzflusses verlegen konnte, entstand die weitere Frage, ob sie am rechten oder am linken Ufer, d. h. in Pontebba oder in Pontafel zu erbauen sei. Unter Hinweis auf den Umstand, dass Oesterreich damals bereits zwei internationale Stationen auf eigenem Territorium in Ala und Cormons besass, dass Pontebba eine grössere Einwohnerzahl hat als Pontafel, und Italien für die Linie selbst mehr Kosten tragen musste als Oesterreich, reclamirte Italien die Station für sein Territorium, während Oesterreich dieselbe für sich beanspruchte. Die Angelegenheit fand ihren Abschluss in der Erbauung zweier Stationen, d. h. einer in Pontebba und einer in Pontafel. Während aber Italien in der Idee, die Dinge könnten nicht von langer Dauer sein, blos einen provisorischen Holzbau aufführte, wurde in Pontafel ein solider Steinbau mit allen Bequemlichkeiten hergestellt. Wie nun der „Monitore delle Strade ferrate“, dem wir diese Mittheilung entnehmen, hervorhebt, ist nur die Lösung möglich: Entweder Italien versteht sich dazu, die internationale Station nach Pontafel zu verlegen, oder es muss an Stelle des feuergefährlichen Holzbaues einen Steinbau treten lassen.

— (Eisenbahn Massa-Follonica.) Die Handelskammer von Siena hat beschlossen, sich einem Ansuchen des Municipiums von Massa-Marittima um eine Staatssubvention von mindestens 3000 Lire per Kilometer für eine Linie Massa—Follonica anzuschliessen, nachdem in Erwägung gezogen worden war, dass die projectirte Linie für die Provinzen Siena und Grosseto von grossem Nutzen wäre, da sie das Centrum des bedeutendsten Minerallagers mit einer Hauptlinie in Verbindung brächte. Für dieselbe hat sich bereits eine Gesellschaft gebildet, welche ohneweiters bereit ist, den Bau und Betrieb zu übernehmen, sofern ihr eine kilometrische Subvention von 4000 L., von welcher 1000 L. bereits von der Provinz Grosseto zugesichert wurden, zugestanden würde.

— (Massnahmen für den Frachtenverkehr im Hafen von Genua) Die Arbeiten für die so nothwendige Verbindung des Depots für Lebensmittel in der sogenannten Darsena (jetzt an die Firma Lafranchi und Caimi verpachtet) mit der Eisenbahn schreiten nunmehr rasch vorwärts. Die Vortheile, welche durch die directe Verbindung mit diesen Magazinen erlangt werden, sind ganz bedeutende, da bisher die Frachten mittelst Wagen von da zum Frachtenbahnhofe befördert werden mussten. Zwei Geleise werden vom „Deposito franco“ zur Station Santa Limbiana führen, von wo die ausländischen Frachten weiterbefördert werden, während zwei weitere Geleise mit Wechseln und Drehscheiben für die inländischen Waaren zu einer kleinen Nebenstation hart am Frachtenbahnhof führen werden, wodurch den bisherigen so nachtheiligen Zeitverlusten sowohl, als auch den kostspieligen Wagentransporten vorgebeugt werden soll.

— (Neue Humanitätsinstitute für Eisenbahnbedienstete.) Im verflossenen Monate hat in Rom eine Commission, bestehend aus Vertretern des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und solchen der drei grossen Eisenbahnnetze, zu dem Ende getagt, um die Grundlagen für die neuen Humanitätsinstitute zu schaffen, welchen beizutreten alle nach dem 1. Jänner 1897 eingetretenen Bediensteten verpflichtet sein werden.

— (Uebertaxen auf die Frachtgebühren zu Gunsten der Humanitätsfonds.) Jüngst fand in Rom eine Conferenz der Vertreter des General-Inspectorates der italienischen Eisenbahnen, des Finanzministeriums und der drei grossen Eisenbahnnetze statt, um die Modalitäten der Einführung von Uebertaxen auf die Frachtgebühren zu Gunsten der Humanitätsfonds der drei grossen Netze festzusetzen, wobei constatirt wurde, dass die Einführung wesentlichen Schwierigkeiten nicht begegnen werde.

— (Vom rollenden Materiale der Sicilischen Eisenbahnen zurückgelegte Kilometer.) Von den Locomotiven, Personenwagen, Fracht- und Gepäckswagen der Sicilischen Eisenbahnen wurden im vierten Trimester des Jahres 1896 zurückgelegt, wie folgt:

Locomotiven	km	226.432
Personenwagen	„	2,874.628
Gepäckswagen	„	807.620
Frachtwagen	„	4,316.019
Wagen im Gemeinschaftsdienste	„	4.732

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen in dem Betriebsjahre 1896/97 waren folgende:

Eisenbahnbezeichnung		Betriebsjahr 1896/97	Betriebsjahr 1895/96	Differenz
Turin-Rivoli	L.	145 956	145.611	+ 345
Fossano-Mondovi	„	39.468	37.835	+ 1.633
Basaluzzo-Frugarolo	„	8.711	8.950	— 239
Neapel-Nola-Baiano	„	376.949	356.228	+ 20.721
Verona-Caprino-Garda	„	118.709	122.664	— 3.955
Turin-Ciriè-Lanzo	„	358.306	549.590	+ 8.716
Lugano-Eisenbahn	„	71.121	77.691	— 6.570
Bergamo-Ponte della Selva	„	392.660	338.442	+ 54.218
Nord-Mailand	„	2,615.887	2,487.464	+ 128.423
Novara-Seregno	„	564.137	526.498	+ 37.739
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,665.274	1,667.659	— 2.385
Palermo-Corleone	„	293.230	273.269	+ 19.961
Biellesische Localbahnen	„	203.570	184.637	+ 18.933
Sardische Secundärbahnen	„	685.291	786.306	— 100.915
Reggio Emilia-Eisenbahn	„	268.778	270.040	— 1.262
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	410.199	405.926	+ 4.273
Santhià-Biella	„	650.599	660.121	+ 9.522
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	297.511	309.612	— 12.101
Vicenza-Schio	„	395.468	378.275	+ 17.193
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	721.114	750.915	— 29.801
Conegliano-Vittorio	„	87.765	88.396	— 631
Parma-Suzzara	„	160.644	159.582	+ 1.062
Torre-Arsiero	„	167.993	164.111	+ 3.882
Camposampiero-Montebelluna	„	169.095	162.260	+ 6 835
Bologna - Portomaggiore-Massalombarda	„	292.881	310.467	— 17.586
Udine-Cividale	„	301.070	268.823	+ 32.247
Arezzo-Stia	„	133.948	143.205	— 9.257

Schiffahrt.

Regulirung des Eisernen Thores. (Schlussrechnung für die im Jahre 1896 ausgeführten Arbeiten.) Für die Weiterführung der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117) sind pro 1896 fl. 1,992.000 bewilligt worden, ausserdem stand dem Handelsministerium ein Creditrest von fl. 2,129.904, demnach insgesammt der Betrag von fl. 4,121.904 zur Verfügung. Laut der vorliegenden Schlussrechnungen wurde der Betrag von fl. 2,150.169·32 verwendet, so dass, nach dem Ergebnisse der Schlussrechnungen, pro 1897 die Summe von fl. 1,971.735·54 disponibel blieb. Seit dem im Jahre 1889 erfolgten Beginne der Regulirungsarbeiten wurden für dieselben fl. 10,520.264·46 thatsächlich verausgabt. Die materiellen Leistungen betrugen: Felsensprengungen im freien Strome unter dem Wasser 225.355 m^3, Felsensprengungen im Eisernen Thor-Canal 366.535 m^3, Steinwurf 773.065 m^3, Steinwurfausgleich 77.657 m^3, Steinwurfauslegung 5430 m^3, Steinpflasterung 65.005 m^3, Anschüttung aus gemischtem Material 262.931 m^3. Noch auszuführen bleiben: Felsensprengungen unter dem Wasser 33.770 m^3, Steinwurf 9066 m^3, Steinwurfausgleich 58.610 m^3, Steinpflasterung 589 m^3 und nachträgliche Felsentfernungen bei Szvinicza 25.996 m^3.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

5. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Selene“, Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino“, Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Sultan“, Capitän S. Masich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich“, Capitän L. Giurgevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

5. Novbr.	Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich,	um Mitternacht
8. „	Dampfer „Carlotta“, Capitän F. Mosca,	
10. „	Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich,	

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Novbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Apollo“, Capitän V. Gutmann,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Aurora“, Capitän G. Ghezzo,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

10. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

11. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. de Grisogono,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Sulina, Galatz, Braila. Trapezunt, Batum, Rizeh und Mitylene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän A. Leva,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras Calcutta überschifft.

18. „ Extradampfer.
Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän G. Walluschnig, nach Bombay mit Berührung nach Port Said, Suez, Massaua und Aden.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Novbr., Dampfer „Pandora“, Capitän A. Lazzari, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. (Constituirende Generalversammlung.) Am 19. October wurde in Wien im Beisein des als Regierungsvertreter intervenirenden k. k. Ministerial-Vicesecretärs Doctor Richard Ziffer die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan“ abgehalten. Nach Erledigung der Formalien durch den zum Vorsitzenden gewählten Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Konrad Forcher von Ainbach und nach eingehender Berichterstattung des Bevollmächtigten der Concessionäre beschloss die Versammlung, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 25. September 1897, Z. 28.800, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die den Concessionären der beiden genannten Eisenbahnen zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten gemäss § 1 obiger Statuten einzutreten, worauf der Vorsitzende die Gesellschaft als constituirt erklärte. Nachdem das Eisenbahnministerium den Generalsecretär des Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten Dr. Siegfried Werner und die Landesausschüsse der Herzogthümer Steiermark und Kärnten, die Herren Dr. Josef Schmiederer und Carl Ritter von Hillinger, in Gemässheit des § 28 der Gesellschaftsstatuten in den Verwaltungsrath entsendet hatte, waren Seitens der Versammlung noch mindestens fünf Verwaltungsrathsmitglieder zu wählen. Als solche wurden gewählt: Abgeordneter Konrad Forcher von Ainbach in St. Peter ob Judenburg, Regierungsrath Dr. Victor Hasenöhrl in Wien, Landtagsabgeordneter Ernst Herbert Kerchnawe in Wolfsberg, Werksbesitzer Hans Offner in Wolfsberg und Regierungsrath und gräflich Henkel'scher Generalbevollmächtigter Udo Schulz in Karlshof bei Tarnowitz.

In der nach der Constituirung der Gesellschaft abgehaltenen constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Josef Schmiederer zum Präsidenten und Carl Ritter von Hillinger zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die der Böhmischen Nordbahn gehörende, 8·4 km lange Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno, welche am 18. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, und die voraussichtlich im Laufe des Monates November zur Eröffnung gelangende, in Unter-Cetno anschliessende, 14·9 km lange Localbahn Unter-Cetno—Mšeno, deren Betrieb von der Böhmischen Nordbahn geführt werden wird, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 22 (grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn),

Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 39 (königl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster),

Nachtrag XVIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (königl. Ungarische Staatseisenbahnen)

und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“, der Nachtrag X.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 19 wird der im Jänner 1891 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Wagenübereinkommen.) Das vom 1. April ab giltige Vereins-Wagenübereinkommen ist allseitig zur Einführung gelangt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCIV. Stückes.) Das am 5. November herausgegebene CXCIV. Stück enthält unter

Nr. 3463: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 31. October 1897, Z. 20.871, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Gorjiu.

Nr. 3464: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 2. November 1897, Z. 20.918, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Bezirke Kimpolung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Rollgeld-Ermässigung bei den Güternebenstellen Dorna-Watra und Jakobeny.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1897 werden Seitens der Güternebenstellen Dorna-Watra und Jakobeny unter Aufrechthaltung der laut h. a. Kundmachung vom Juni 1897, Z. 29.858/6 ex 1897, erlassenen Abfertigungsmodalitäten nachstehende Taxen für das An- und Abrollen der Güter nach und von dem Bahnhofe Kimpolung von und nach den Ortschaften Dorna-Watra, Jakobeny, Pożoritta und Valeputna berechnet, und zwar:

1. Für Güter aller Art (mit Ausnahme der sperrigen, für welche die $1^1/_2$fache Gebühr zu zahlen ist) in jedem Gewichte

zwischen
Kimpolung Bahnhof
und

a) Dorna-Watra .... } 50 kr. pro 100 kg
b) Jakobeny .... }
c) Pożoritta .... } 35 kr. pro 100 kg
d) Valeputna .... }

2. Für Getreide, Mehl, Eisen und Eisenwaaren bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief

zwischen
Kimpolung Bahnhof
und

a) Dorna-Watra .... } 40 kr. pro 100 kg
b) Jakobeny .... }
c) Pożoritta .... } 25 kr. pro 100 kg
d) Valeputna .... }

Stanislau, im October 1897. [825]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Erweiterung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B des Tarifheftes 1.

Mit Giltigkeit vom 20. November 1897 wird der Artikel „Kali, schwefelsaures, unreines" in die Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B des Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894 aufgenommen.

Wien, am 5. November 1897. [826]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem vom 1. November 1897 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ist ein Berichtigungsblatt ausgegeben worden, welches bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich ist.

Wien, am 4. November 1897. [827]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der Station Rehbrücke.) Am 1. November wurde die Station Rehbrücke des Directionsbezirkes Halle in den Verbands-Güterverkehr — zunächst jedoch nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr (ausgenommen Fahrzeuge) — einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Kgl Eisenbahn-Direction Essen. (Eröffnung der Station Essen K. M. für den Wagenladungs-Güterverkehr.) Am 1. November 1897 wurde der Bahnhof Essen K. M. für die Dauer des Umbaues von Station Essen (Hauptbahnhof) für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen — ausgenommen Fahrzeuge und Sprengstoffe — eröffnet.

Während dieser Zeit kommen im Verkehr mit Essen K. M. die jeweilig niedrigeren (Wagenladungs-) Frachtsätze der Station Essen (Hauptbahnhof) oder Essen Nord in Anwendung.

Für die in Essen K. M. abzweigenden Anschlussgeleise bleibt nach wie vor der Tarif der Station Altenessen massgebend.

Frankreich. (Ermässigung der Getreidetarife.) Gleich der Französischen Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122) willigten auch die Ostbahn- und die Südbahn-Gesellschaft in eine Herabsetzung der Frachten für den Getreidetransport. Dabei stellte es sich heraus, dass die Ostbahn-Gesellschaft zu grösseren Zugeständnissen bereit ist als die Südbahn-Gesellschaft (Midi). Der französische Bautenminister hat die sofortige Anwendung der neuen Tarife angeordnet.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **diversem Kleinmateriale** für die Zeit bis Ende December 1898 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf circa

15.000 kg Muttern, roh,
15.000 kg Schrauben, geschnitten, sammt Muttern,
12.000 kg Kessel- und Tendernieten,
350.000 Stück Blech- und Fassnieten,
270.000 Stück Vorstecksplinten,
1.500 kg Unterlagsscheiben,
7.000 Gros Holzschrauben, eiserne und messingene,
15.000 Stück Gestellschrauben,
23.000 kg Drahtstifte, eiserne, verschiedener Gattung, und
1.100 kg Eisendraht, blank.

Die auf die Lieferung des ganzen, vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot — welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. österr. Währung versehen ist — bis zum **16. November a. c.**, Mittags 12 Uhr, an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn — Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst — einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linie zu stellen.

Auskünfte über weitere auf die Lieferung bezughabende Bestimmungen werden bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr ertheilt.

Wien, am 4. November 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1970	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	I. Classe (Normalclasse)	Duna-Földvar	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. (oder vice versa)	Einhaltung der für die betreffenden Waarenclassen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 414	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Güter aller Art ist die Partei verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten ein- und auszuladen. Die vorstehenden ermässigten Sätze werden nicht angewendet: Für lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, Porzellan, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich leere und beladene Möbelwagen. Die Sendungen müssen auf den Stationen Duna-Földvar, bezw. Paks factisch zur Auf- und Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn anlangen und per Schiff weiter befördert werden oder umgekehrt
			Classe A							184				
			Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg							216				
			Güter aller Art bei Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen							348				
			I. Classe (Normalclasse)	Paks	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. (oder vice versa)					438				
			Classe A							196				
			Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg							228				
			Güter aller Art bei Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen							372				
1971	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohe Sitzbretter aus Buchenholz	Nagy-Tapolcz	Nemotitz	Aufgabe in beliebigen Mengen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 367		Im Kartirungswege		
					Bistritz a H.					402				
					Wšetin					455				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1972	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Ziegel der Position Z—1 laut Tarif-Theil 1	Turnau	Raspenau-Liebwerda	Unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 3 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. August 1883	31·6 Heller	28 Heller	3·6 Heller	Im Kartirungswege		
1973	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel als Frachtgut	Altkladno	Lobositz	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an eine Dienststelle der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder die Bauleitung derselben als Empfängerin adressirt sein. 3. Das Abladen der betreffenden Sendungen ist durch den Empfänger zu besorgen. 4. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	55 Heller		Im Kartirungswege		
					Leitmeritz		Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhm. Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894, und Localtarif der Buschtěhrader Eisenbahn	Es bestehen keine directen Frachtsätze	75 Heller				
					Čalositz-Černosek					88 Heller				
					Böhm.-Leipa			Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhm. Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	105 Heller	76 Heller	29 Heller			
1974	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reis, geschält, und Reismehl	Monfalcone	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller 256	Heller 202	Heller 54	Im Kartirungswege		
					Villach				216	202	14			
									inclusive Manipulationsgebühr					
1975	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche für den Bau und die Einrichtung der in Triest in Errichtung begriffenen Hochöfen und Fabriksanlagen der Krainischen Industrie-Gesellschaft bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, von allen österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1976	Südbahn-Gesellschaft	k.k.St.B.	Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens $\frac{1}{2}$ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, exclus. Lebensmittel, Südfrüchte, Obst, sowie zollpflichtige und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien-Südbahnhof	Barcs transit	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.** Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Collo muss mit einem die Aufgabsfirma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt, und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht. †) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden.	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	580 (Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer)	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine ab Wien, resp. die Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche Documente bis längstens Ende Februar 1899 in Vorlage gebracht werden müssen	
					Szombathely					320				
					Zala-Szt. Iván transit					440				
					Kanizsa					480				
					Zákány transit					480				
					Balaton-Szt. György transit					620				
					Csáktornya transit					580				
					Graz S.B.					440				
					Marburg					600				
					Cilli					700				
					Laibach S.B.					760				
					Divacca transit					780				
					Zágráb S.B.					770				
					Sziszek					800				
					Abbazia-Mattuglie					720				
					Triest S.B. und Fiume					720				
					Görz					720				
					Klagenfurt					740				
					Villach S.B.					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trento und Roveredo					1000				
				und vice versa										
				Wien-Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume †)					548 †)				
1977	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z. 1 des Tarifes, Theil I	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)	Wien (Matzleinsdorf) transit	Einhaltung der Bestimmungen des Gebührentarifes für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894. Sendungen müssen nach Südbahnstationen, welche mindestens 175 km von Wien entfernt sind, zur Expedition gelangen. Aufladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass wird von der Theilstrecke Hetzendorf-Grenze—Matzleinsdorf getragen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1978	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Nagy-Kanizsa	Der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893	Verschieden	Verschieden	15 Centimes per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1898 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr			Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2, vom 1. August 1894			Mark 0·12 per 100 kg			
					Den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschliesslich 31 des directen Tarifes in die Gruppe 1 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, ferner mit Ausnahme der Stationen Fichtelberg und Neusorg			Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894						
1979	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Garne der Pos. G—3 und 4 der Güterclassification im Tarif-Theil I (Ausgabe vom 1. Jänner 1893)	Innsbruck	Wien K.E.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	460 Heller incl. Mbg.	393 Heller incl. Mgb.	67 Heller	Im Kartirungswege		
			Baumwollgarne der Pos. G—3 und 4 und Baumwollwaaren, gemeine, der Pos. B—5 der Güterclassification im Tarif-Theil I (Ausgabe vom 1. Jänner 1893)	Ronchi S.B.	Klagenfurt				334 Heller incl. Mgb.	292 Heller incl. Mgb.	42 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1980	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, dann Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Wsetin	Wall.-Meseritsch transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	Heller 26	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				bezw. vice versa										
				Wsetin	M.-Weisskirchen L.B. transito					51				
				Bistritz a. H.	Oderberg transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten achträdrigen Wagens;				66				
				Wsetin	Wall.-Meseritsch transito					24				
				bezw. vice versa										
				Wsetin	M.-Weisskirchen L.B. transit					46				
			Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden	Wsetin	Czernotin-Keltsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen;				46				
				Czernotin-Keltsch	M.-Weisskirchen L.B. transit					16				
1981	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze als sperriges Gut	Bistritz a. H.	Oderberg transito	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr nach Granica trs. das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	117·4 kr. =234·8 h	Heller 151	Heller 83·8	Im Kartirungswege		
				Wsetin	Oderberg transito				111·7 kr. =223·4 h	196	27·4			
				Wsetin	Granica transito				197·8 kr. =395·6 h	361	34·6			
1982	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, bei Verladung in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15.000 kg	Bielitz	a) Wien Nordbahnhof transito b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisung desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller a) 173 b) 177	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15.000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nur nach Thunlichkeit beigestellt
				Bisenz-Pisek						a) 65 b) 69				
				Bistritz a. H.						a) 97 b) 101				
				Holleschau						a) 92 b) 96				
				Wall.-Meseritsch						a) 111 b) 115				
				M.-Weisskirchen						a) 110 b) 114				
				Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito			Tarif-Theil II. Heft 1 für den österr. Eisenbahn-Verband vom 1. November 1894		151				
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					155				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1983	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—11 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Petőháza-gyár	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	152 Heller		Im Kartirungswege		
1984	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit, für Sendungen von Olmütz (loco und transit) und Brünn (loco und transit)		Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loco oder transit) oder von Brünn (loco oder transit) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loco oder transit) oder nach Brünn (loco oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif		Heller		Im Kartirungswege		
					Bochnia				132	76	56			
					Brody				1396	404	992			
					Buczacz				1802	536	1266			
					Czernowitz				1927	576	1351			
					Czortków				1927	578	1349			
					Drohobycz				1147	360	787			
					Itzkany				2207	666	1541			
					Jaroslau				675	244	431			
					Jasło				612	244	368			
					Kolomea				1708	506	1202			
					Lemberg				1115	360	755			
					Neu-Sandec				580	244	336			
					Podwołoczyska				1708	502	1206			
					Przemyśl				801	300	501			
					Rzeszów				517	198	319			
					Sambor				991	316	675			
					Sanok				833	300	533			
					Śniatyn-Załucze				1833	542	1291			
					Stanislau				1552	450	1102			
					Stryj				1209	360	849			
					Tarnopol				1552	450	1102			
					Tarnów				261	134	127			
					Złoczów				1334	388	946			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1985	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit, für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals	Brody	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen oder explodirbaren Gegenstände enthalten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	1396	548	848	Im Kartirungswege		
					Buczacz				1802	592	1210			
					Czerepkoutz				2051	650	1401			
					Czernowitz				1927	618	1309			
					Czortków				1927	616	1311			
					Drohobycz				1147	510	637			
					Hadikfalva				2114	666	1448			
					Hatna				2176	688	1488			
					Hliboka				2051	644	1407			
					Itzkany				2207	692	1515			
					Jaroslau				675	406	269			
					Jasło				612	380	232			
					Kolomea				1708	582	1126			
					Lemberg				1115	506	609			
					Neu-Sandec				580	360	220			
					Podwołoczyska				1708	582	1126			
					Przemyśl				801	442	359			
					Rzeszów				517	344	173			
					Sambor				991	488	503			
					Sanok				833	462	371			
					Śniatyn-Zalucze				1833	596	1237			
					Stanislau				1552	566	986			
					Stryj				1209	524	685			
					Tarnopol				1552	564	988			
					Złoczów				1334	540	794			
				und umgekehrt										
									Heller ö. W.					
1986	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Altkladno	Triest-St. Andrae und Triest-Freihafen k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen für den Südnordösterr.-Ungar. Güterverkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Südnordösterr.-Ungar. Verbandsverkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	141 kr. = 282 h	236	46	Im Kartirungswege		
					Pola				153 kr. = 306 h	254	52			
				Teplitz-Waldthor	Triest-St. Andrae und Triest-Freihafen k.k.St.B.				144 kr. = 288 h	246	42			
					Pola				156 kr. = 312 h	264	48			

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das III. Quartal 1897 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. **Wien, 11. November 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 26. October 1897*) für die Eisenbahn Görz-Haidenschaft.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Reichsraths-Abgeordneten Alfred Grafen Coronini-Cronberg im Vereine mit Dr. Anton Gregorčič, Landeshauptmann-Stellvertreter, Matheus Saunig, Bürgermeister in Biglia, Philipp Terpin, Bürgermeister in Heiligenkreuz, und Angelo Casagrande, Gutsbesitzer in Haidenschaft, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen, rücksichtlich ihrer Richtungs- und Neigungsverhältnisse als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Görz der Südbahnlinie Nabresina—Cormons über Biglia und Ustia nach Haidenschaft in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von 1,516.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 64.500 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

---

*) Enthalten in dem am 9. November 1897 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 254.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmässigen Rückzahlung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem allfälligen für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem B[illegible] zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und [illegible]rüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expr[illegible] nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbal[illegible] gestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkann[illegible] werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhal[illegible] gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedin[illegible] und den sonstigen diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen un[illegible] ordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 2[illegible] der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den [illegible] künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nach[illegible] bestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolange U[illegible] genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Eisenbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eis[illegible] ministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden beso[illegible] Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnminis[illegible] diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnminister[illegible] bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussn[illegible] der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der [illegible]gierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 76 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 1,516.000 fl. ö. W. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, der Vertrag über die Aufnahme des Prioritätsanlehens und die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Concessionäre sind verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung ihrer eigenen Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falss nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 16.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge eines solchen Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällig sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im vorbezeichneten Zeitpunkte noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Diese Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage der Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 18, Absatz 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 18) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 21.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 26. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Görz nach Haidenschaft.

I. Bau uud Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Görz nach Haidenschaft ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums

für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 30·4 km lange Localbahn beginnt in der Station Görz der Linie Nabresina—Cormons der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und wird vorerst in südlicher Richtung bis zur Station Biglia geführt. Im Weiteren folgt die Linie, eine vorwiegend östliche Richtung einschlagend, dem Laufe des Wippachflusses bis zur Halte- und Verladestelle Ustia. Bei Ustia verlässt die Trasse das rechte Ufer des Wippachflusses, wendet sich gegen Norden und erreicht nach einer neuerlichen Wendung gegen Westen die Endstation Haidenschaft, welche im Südwesten der gleichnamigen Ortschaft angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen. Gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der Localbahn in der Station Görz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 300 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 300 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Theilstrecke von Görz bis Ustia 10 Permille und für die Theilstrecke von Ustia bis Haidenschaft 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit dazwischen liegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der diesbezüglich vom k. k. Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normen zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter mit 12 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe besitzen.

In geraden Strecken, sowie in Bögen von mehr als 800 m Halbmesser sind auf die vorgenannte Schienenlänge 8 Unterlagsplatten, in Bögen von 300 m Halbmesser 16 Unterlagsplatten zu verwenden.

Die sonstige Vertheilung des Kleinmaterials unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest als betriebsführender Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden, oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Richtungs- und Neigungsverhältnisse der Linie im Bereiche jener Stationen, welche bei eventueller Fortsetzung der Bahn als Kreuzungsstationen im Durchzugsverkehre zu dienen haben, sind so zu wählen, dass deren Ausgestaltung zu Stationen von 600 m Länge keinen Schwierigkeiten unterliegt.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Triest zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind, soweit dieselben nicht etwa angemiethet werden sollten, mindestens anzuschaffen:

1. 2 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen (Tenderlocomotiven);
2. 8 Personenwagen;
3. 2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);
4. 24 Güterwagen verschiedener Gattungen;
5. 1 Draisine;
6. 2 Bahnwagen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 10 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen und erhalten an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 30 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen für den Fahrpark hat mindestens gleichzeitig mit jener der Projectpläne für die offenen Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Soweit nicht die Bestimmungen des § 14 der Concessionsurkunde platzgreifen, haben folgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Betriebführung durch den Staat.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Eisenbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens fünf Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 26. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verlängerung der Vorconcession für eine Kleinbahn von Eger nach Franzensbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der concessionirten Bau- und Installations-Unternehmung für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung Holzapfel & Piering in Eger mit dem Erlasse vom 10. April 1897, Z. 5175/I (Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 18. Mai 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Eger längs des Egerthales über Stein nach Franzensbad auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 18. October 1897. Z. 15.614/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. November 1897, Z. 16.588/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 23. October 1897 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die nachstehende Mittheilung gemacht:

„Auf Grund einer neuerdings vorgenommenen Prüfung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Ronsdorf-Müngstener und der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn sind beide Bahnen, weil ohne Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, für „Kleinbahnen“ (Bahnen von lediglich örtlicher Bedeutung) erklärt worden. Hienach sind auch die Voraussetzungen weggefallen, unter denen die Unternehmungen in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnstrecken aufgenommen worden waren, und ist anzunehmen, dass sie fernerhin nicht in der Lage sein werden, den Verpflichtungen zu entsprechen, die den Eisenbahnen durch das Uebereinkommen auferlegt sind. In Rücksicht hierauf gestattet sich das Reichseisenbahnamt, das genannte Centralamt unter Bezugnahme auf den Art. 58 des Uebereinkommens ergebenst zu ersuchen, die Streichung der in der Liste der Eisenbahnen Deutschlands unter A. II. Nr. 78 und 87 aufgeführten Ronsdorf-Müngstener und Wermelskirchen-Burger Eisenbahn gefällig vornehmen zu wollen.“

Das genannte Centralamt hat die gewünschte Streichung, welche, vorbehaltlich der in Ausführung begriffenen Transporte, unverzüglich in Kraft tritt (Art. 58, Abs. 4), vollzogen und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 2. November 1897.

Die neu eröffnete Eisenbahnstrecke von Alascheir nach Ouschak.

Am 6. September l. J. wurde eine neue Strecke der Eisenbahn Smyrna-Cassaba eröffnet, welche von grossem Einflusse auf die Entwicklung des Handels von Smyrna und seinem Hinterlande in commercieller wie in nationalökonomischer Beziehung werden dürfte. Durch die neu eröffnete Strecke von Alascheir nach Ouschak wurde nämlich einer der wichtigsten Plätze des Innern der anatolischen Provinzen durch den Schienenweg mit Smyrna und hiedurch mit dem directen Weltverkehre verbunden.

Ouschak, einer der bedeutendsten Industrieorte Kleinasiens und zugleich auch ein landwirthschaftliches Centrum, ist jene Stätte, wo die Teppiche, die unter dem Namen von Smyrnaer Teppichen in den Handel gebracht werden und deren jährliche Production einen Werth von circa vier Millionen Francs repräsentirt, verfertigt werden.

Die Umgebung von Ouschak ist in landwirthschaftlicher Beziehung von grosser Bedeutung, da daselbst der beste Weizen von Kleinasien, sowie die besten Qualitäten von Gerste producirt werden. Wenn auch der Weizen, der in der Umgebung von Ouschak gepflanzt wird, keinen Exportartikel bildet und nur zur Deckung des localen Consums dient, so ist andererseits der Export von Gerste ein um so bedeutender. Die jährliche Gerstenausfuhr von Ouschak wird auf circa 43.000 Tonnen mit einem Durchschnittswerthe von 5 Millionen Francs geschätzt. Auch Vallonea wird ziemlich stark aus Ouschak ausgeführt. Die Ausfuhr von Vallonea, welche mit 10—12.000 Tonnen beziffert wird, repräsentirt einen Werth von ungefähr 1,200.000 Frcs. Auch andere landwirthschaftliche Producte zählen zu den Exportartikeln Ouschaks, wenn auch nicht in so hervorragendem Masse als Gerste und Vallonea. So wird hauptsächlich noch Opium und Mohnsamen in beträchtlichen Mengen ausgeführt.

Die Verbindung zwischen Smyrna und Ouschak beschränkt sich einstweilen auf je einen Zug per Tag. Dieser durchläuft die neue Strecke von Alascheir nach Ouschak, welche 118 km lang ist, in $5^1/_2$ Stunden, wobei in sechs Stationen, und zwar in Kinlik, Konaklar, Gunai-keni, Ehranlar, Inai und Karakoujou, Halt gemacht wird. Die neue Strecke durchzieht nach dem Austritte aus Alascheir leicht gewellte Ebenen, welche gut bebaut und stellenweise auch bewaldet sind. Bald aber ändert sich das landschaftliche Bild, das sich vom Zuge aus bietet, da die neue Strecke nach der Station Kinlik durch eine wilde Gebirgslandschaft ohne Vegetation führt, welche grosse technische Schwierigkeiten für den Ausbau der Bahn bot. Nicht weniger als 20 Tunnels, die in kurzen Entfernungen auf einander folgen, mussten gebohrt werden, um dem Zuge Durchgang auf der verhältnissmässig kurzen Strecke zu schaffen. Ausserdem mussten noch drei Metallviaducte geschlagen werden, die 40—50 m hoch sind und deren einer eine Länge von 160 m hat.

Erst in der Nähe der 900 m über dem Meere liegenden Stadt Ouschak wird die Gegend wieder eben und fruchtbar.

Die Strecke Alascheir—Ouschak ist ebenso wie die anderen der Smyrna-Kassabaer Eisenbahn mit französischem Capitale durch französische Ingenieure erbaut worden.

Die neue Strecke ist schliesslich von grosser Wichtigkeit, weil durch ihren Ausbau die beabsichtigte Eisenbahnverbindung zwischen Smyrna und Constantinopel ihrer Realisation um ein bedeutendes Stück näher gerückt ist. Es erübrigt nämlich jetzt nur noch der Ausbau der Strecke Ouschak—Carahissar, welche 135 km lang ist. Man hofft, dass auch diese Strecke noch dieses Jahr dem Verkehre wird übergeben werden können.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Krakau: Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Wałki" in km 91·118 der Linie Krakau—Rzeszów.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 22. October 1897, Z. 16.019/IV, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorgelegte Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Wałki" in km 91·118 der Linie Krakau—Rzeszów, beim Wächterhause Nr. 73, zwischen den Stationen Tarnów und Czarna genehmigt und der vorbezeichneten Staatsbahn-Direction für die Ausführung der projectirten Herstellungen den Bauconsens ertheilt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Zauchtl—Bautsch: Versicherung des rechtsseitigen Oderufers in km 7·5/8: Bauconsensertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Versicherung des rechtsseitigen Oderufers in der Gemeinde Odrau, km 7·5/8 der Localbahn Zauchtl—Bautsch, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.080/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Project zur Herstellung eines Bureaueinbaues im Güterschuppen in der Station Jarmeritz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Bureaueinbaues im Güterschuppen in der Station Jarmeritz der Linie Wien—Tetschen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.804/IV.]

— (Linie Wien—Tetschen: Aufstellung eines Wagenkastens für Postzwecke in der Station Okřiško.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aufstellung eines Wagenkastens für Postzwecke in der Station Okřiško genehmigt. [E.-M.-Z. 16.678/IV.]

— (Linie Deutschbrod—Rossitz: Aufstellung einer Schneeplanke in km 17·790 bis 18.130.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Aufstellung einer Schneeplanke auf dem rechtsseitigen Schutzdamme in km 17.790 bis 18.130 zwischen Chotěboř und Zdiretz-Kreuzberg der Linie Deutschbrod-Rossitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.685/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Bodenbach: Herstellung einer Blockhütte beim Wächterhause Nr. 166 in km 243.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Blockhütte beim Wächterhause Nr. 166 in km 243 der Linie Brünn—Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.063/IV.]

Localbahn Mauthausen-Grein. (Eisenconstruction.) Die von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstruction der Schwarzaistbrücke in km 4·568 der Localbahn Mauthausen-Grein wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.598/I.]

Elektrische Kleinbahn Tetschen-Bodenbach-Ullgersdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Eduard Spalek in Tetschen vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit Strassenbenützung vom Bahnhofe in Tetschen über Bodenbach nach Ullgersdorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.237/I.]

Wiener Localbahnen. (Strecke Guntramsdorf—Baden: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. November die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich der von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Detailprojecte der Localbahnstrecke Guntramsdorf—Baden und der zugehörigen, zur Station Traiskirchen der Aspangbahn führenden Zweiglinie, von welchen die erstere zweigeleisig, die letztere jedoch eingeleisig in Aussicht genommen ist, die Trassenrevision einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 15.339/I.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Leitmeritz—Auscha: Eisenconstruction.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Pläne für die Mauerwerksanlage und für die Eisenconstruction des Objectes in km 52·4547 der Theilstrecke Leitmeritz—Auscha der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.812/I.]

Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz. (Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen und Haltestellen der Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz wurden, mit Ausnahme des Geleiseplanes der Endstation Neratowitz, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 10.547/I.]

Localbahn Petrowitz-Karwin. (Eisenconstruction.) Das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Detailproject für die Eisenconstruction der Stonavkabrücke in km 9·288 der Localbahn Petrowitz-Karwin wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.109/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Umwandlung der Haltestelle Inzersdorf in ein Bahnstationsamt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 30. October 1897, Z. 15.689/I, die Umwandlung der Haltestelle Inzersdorf der Linie Wien—Kaiser Ebersdorf in ein Bahnstationsamt genehmigt.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Theilstrecke Wratno-Lobes—Unter-Cetno der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno.) Am 23. October wurden in der Theilstrecke Wratno-Lobes—Unter-Cetno der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno die Stationen Wratno-Lobes, Sudoměř und Podkowan für den Gesammtverkehr, die Station Unter-Cetno für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie den Güterverkehr mit der dortigen Zuckerfabrik und die Station Skalsko für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 16.280/I.]

Ausland.

Preussen. (Wagenübergang auf die Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld.) Am 1. October ist die Theilstrecke Sommerfeld—Teuplitz der vollspurigen Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld Seitens der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet worden. Die Theilstrecke schliesst in Sommerfeld und Teuplitz an Staatsbahnstrecken an.

Die kgl. Eisenbahn-Direction Breslau hat die Haftung für die auf diese Nebenbahn übergehenden Wagen gemäss § 1, Ziffer 3, des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen. Die Wagen der Nebenbahn, welche an den Seitenwänden die Anschrift „K. E.-D. Breslau" (ohne Adler) und an den Langträgern „Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld" tragen, sind in den Fahrpark der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau eingestellt und wie eigene Wagen derselben zu behandeln und zu verwenden.

— (Verwaltung der Bahnstrecke Richterich—preussisch-niederländische Grenze.) Durch Allerhöchsten Erlass vom 19. August ist bestimmt worden, dass die Verwaltung der Strecke Richterich—preussisch-niederländische Grenze vom Tage ihres Ueberganges aus dem Besitze des Aachen-Mastrichter Eisenbahnunternehmens in das Eigenthum des preussischen Staates der Eisenbahn-Direction in Köln übertragen wird.

— (Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Wolgast.) Unter der Firma Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Wolgast hat sich eine Actiengesellschaft mit dem Sitze in Greifswald constituirt, welche den Bau und Betrieb der Kleinbahn von Greifswald nach Wolgast mit Abzweigung von Kemnitzerhagen nach Boltenhagen bezweckt. Das Grundcapital beträgt 1,500.000 Mk.

Bayern. (Bemessung der täglichen Dienstzeit des Bahnpersonals.) Da bei den Unfällen, welche zeitweise im Bereiche der Bayerischen Staatsbahnen eintreten, und der hierauf folgenden gerichtlichen Untersuchung und Verhandlung die Entschuldigung der Ueberanstrengung im Dienst nicht selten vorgebracht wird, so hat die General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen eine nochmalige Ueberprüfung der Diensteintheilung des Personals Seitens der Oberbahnämter angeordnet und sich eine nochmalige Durchsicht vorbehalten. Die Oberbahnämter werden dafür verantwortlich gemacht, dass die Diensteintheilungen den Vorschriften über die Bemessung der täglichen Dienstzeit in jeder Hinsicht entsprechen und Ueberanstrengungen des Personals vermieden bleiben; gleiche Verantwortung wird allen Stations- und Werkstättenvorständen, sowie den Ingenieuren hinsichtlich des Bahn- und Wechselwärterdienstes zugewiesen.

Schweiz. (Eisenbahn-Rückkaufsgesetz.) Die Eisenbahn-Rückkaufscommission des Schweizer Ständerathes beschloss, beinahe allen vom Nationalrathe an dem Rückkaufsgesetze vorgenommenen Aenderungen zuzustimmen, namentlich auch der Bestimmung, dass der Bundesrath die Mitglieder der General-Direction und der Kreisdirectionen wählt. Der Antrag der Commissionen des Nationalrathes betreffend Einbeziehung der Nebenbahnen in die Verstaatlichung wurde mit 25 gegen 16 Stimmen mit unerheblichen Abänderungen angenommen.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung der projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Dorignies-Aniche.) Das „Journal officiel" verlautbart das Gemeinnützigkeitserklärungs-Decret zu Gunsten des Baues und Betriebes einer im Bereiche des Departements du Nord zwischen Dorignies und Aniche projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe mit einer von Douai bis Sin-le-Noble führenden Flügelbahn. Die Gesammtlinie ist für den Personenverkehr, die Theilstrecke Douai—Aniche ausserdem auch für den Frachtenverkehr einzurichten. Gleichzeitig wird der zwischen dem Präfecten des Departements du Nord und dem Pariser Bankhause M. Faye abgeschlossene Finanzirungsvertrag genehmigt. Die Personenzugs-Garnituren dürfen aus nicht mehr als drei Waggons bestehen und die Gesammtlänge von 25 m, die Lastzüge die Gesammtlänge von 50 m nicht überschreiten. Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit ist für Personenzüge mit 20, für Lastzüge mit 15 km per Stunde normirt. Der Fahrpreis für Reisende ist mit 0·05 Frcs. per Fahrtkilometer bemessen.

— (Gewährung besonderer Begünstigungen für Badereisen von Kindern als Angehörige von Waisenhäusern und Feriencolonie-Vereinen auf den Staatsbahnlinien.) Der Communicationsminister hat gestattet, dass Internats-Zöglingen von Waisenhäusern, sowie von Feriencolonie-Vereinen zur Erholung aufgenommenen Kindern im Verbande von Gruppen à mindestens zehn Köpfen und deren als solche ausgewiesenen Begleitern, Lehrern etc. auf den zur See, sowie zu Gebirgs-Sommerfrischen führenden Staatsbahnlinien eine ein Viertel des normalen Fahrpreises betragende Begünstigung gewährt werde. Der Minister hat es ferner den Directionen der im Privatbetriebe stehenden Eisenbahnen nahegelegt, sich dieser Massnahme anzuschliessen.

— (Eröffnung einer Localbahn im Departement La Sarthe.) Der Präfect des Departements La Sarthe hat die Bewilligung zur vorläufig provisorischen Eröffnung des Betriebes der neu erbauten, 48·660 km langen Localbahn Mans-Mayet mit den zwischen den beiden Endstationen gelegenen Stationen Allonnes, Spay, Fillé, Guécélard, Parigné-le-Pôlin, Césans-Foulletourte, Oizé, Yvré-le-Pôlin, Regneil, Mansigné et Pontvallain, sowie den Haltestellen l'Epine, Saint-Georges, Les-Brosses, Les-Fourneaux, La-Cave, Marolles und Les-Lustières ertheilt, welcher am 11. October aufgenommen wurde.

Russland. (Ausbau des asiatischen Betriebsnetzes.) Die kaiserl. russische Regierung betreibt mit besonderer Energie den Bau von nicht nur auf eigenem asiatischen Territorium in Ausführung begriffenen Eisenbahnen, als z. B. der transsibirischen Hauptlinie, sondern auch jener, welche im Bereiche von Gebieten liegen, die theils direct unter russischem Schutze stehen, theils — wie China — den Eisenbahnbau in Gemeinschaft mit Russland ausführen. So fand in jüngster Zeit

die officielle Spatenstichfeier zu dem die Mandschurei durchschneidenden Abschnitt der transsibirischen Eisenbahn, und zwar in Anwesenheit der Vertreter Russlands und Chinas, statt. Derzeit werden im russischen Communicationsministerium Studien für eine von Orenburg aus zum Anschlusse an die transkaspischen Bahnen bei Taschkend mit einer Abzweigung zu den sibirischen Bahnen zu erbauende Hauptlinie vorgenommen.

— (Vereinfachung der Formalitäten bei Auslieferung von Gütersendungen in Russland.) Im internen Verkehre Russlands ist es bekanntlich gestattet, die Frachtbriefe auf den Inhaber auszustellen. In diesem Falle bildet das dem Absender übergebene Frachtbrief-Duplicat ein Warrant-Document, welches den Verkauf, die Belehnung etc. etc. der auf dem Transporte befindlichen Waare zulässt. Die Auslieferung eines mit einem auf den Namen lautenden Frachtbriefe angekommenen Gutes dagegen ist von der Erfüllung von Formalitäten, wie Identitätsfeststellung der Person des Empfängers, Beglaubigung seiner Unterschrift, abhängig; ausserdem muss zu Frachtbriefen auf den Namen stets das Duplicat vorgezeigt, von dem Absender also vor Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation dem Adressaten übersandt werden. Um eine Vereinfachung des Auslieferungsverfahrens bei Frachtbriefen auf den Namen herbeizuführen, hat über Anordnung der kaiserl. russischen Regierung im Eisenbahn-Departement eine Conferenz getagt, an welcher ausser den Vertretern der in Betracht kommenden Behörden die Vertreter der Börsencomités von Petersburg, Moskau, Liebau, Riga und Reval theilgenommen haben. Anlässlich dieser Conferenz hat man sich verständigt, bei den auf den Namen lautenden Frachtbriefen das Duplicat durch eine Quittung (Recepisse) zu ersetzen und für die Auslieferung des Gutes im internen russischen Verkehr die für den internationalen Verkehr durch das Berner Uebereinkommen festgesetzten Bestimmungen anzunehmen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 5. September nach 69tägiger Fahrt mit 12 Passagieren und 2195 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 7600 kg Wachs, 840 kg Curiositäten, 50.000 kg Kupfer; aus Shanghai 36.000 kg Fischthran; aus Hankow 5075 kg Seide; aus Hongkong 14.700 kg Thee, 74.375 kg Quassia, 19.680 kg Bambusrohr, 5100 kg Thee, 320 kg Seide, 3000 kg Sternanis; aus Penang 8040 kg Pfeffer, 420 kg Perlmutter, 5040 kg Häute; aus Macassar 14.940 kg Kaffee; aus Canton 1750 kg Quassia; aus Malabar 11.571 kg Ginster; aus Coromandel 17.500 kg Thee, 40.700 kg Baumwolle; aus Madras 40.700 kg Baumwolle; aus Soerabaya 19.754 kg Kaffee; aus Coconada 152.250 kg Gingellysamen; aus Singapore 4500 kg Gummi, 5230 kg Zinn, 91.020 kg Pfeffer, 101.400 kg Unschlitt; aus Colombo 4537 kg Zimmt, 6290 kg Häute, 315 kg Thee, 51.207 kg Cocosöl, 15.378 kg Cocosnüsse, 6090 kg Saponholz; aus Calcutta 69.020 kg Leinwand, 330.028 kg Häute, 17.540 kg Thee, 462.500 kg Baumwolle, 101.500 kg Ricinussamen; aus Bombay 26.360 kg Thee, 74.000 kg Baumwolle; aus Karachee 34.690 kg Häute; aus Aden 6293 kg Kaffee, 710 kg Gummi, 3146 kg Perlmutter, 1776 kg Häute; aus Suez 1608 kg Sennesblätter; aus Port Said 525 kg Thee, 1768 kg Indigo, 15.530 kg Häute; 232.584 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,563.046 fl. ö. W.

Deutsches Reich. (Statistische Zusammenstellung der von den Elbeuferstaaten Sachsen, Preussen, Anhalt, Mecklenburg-Schwerin und der freien Stadt Hamburg aufgewendeten Geldbeträge für die Regulirung der Elbe und für ausgeführte Bauarbeiten.) Laut des von der kgl. Elbestrom-Bauverwaltung zu Magdeburg herausgegebenen hydrologischen Jahresberichtes von der Elbe für das Jahr 1896 wurden

I. im Königreiche Sachsen für Regulirungsarbeiten an der Elbe im Jahre 1896 406.847 Mark ausgegeben, und zwar für Neubauten, einschliesslich Neuherstellung von Ausschiffungsplätzen 112.791 Mk., für Regulirungswerke, einschliesslich Reparatur und Verbesserung der Lage von Hochfluthdämmen 72.604 Mk., für Pflanzung und Cultivirung 9394 Mk., für Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 15.453 Mk., für Unterhaltung der Fahrzeuge und der Geräthe 112.110 Mk., für Unterhaltung der Dienstetablissements 9724 Mk., für Baggerungen 55.215 Mk., für Verschiedene 19.556 Mk.

II. Im Königreiche Preussen wurden im Rechnungsjahre 1896/97 für Regulirungs- und Unterhaltungsarbeiten, sowie für Hafenbauten aufgewendet im Ganzen 2,023.762 Mk.; hievon entfallen auf Neubauten 655.190 Mk., auf Regulirungswerke 762.317 Mk., auf Pflanzung und Cultivirung 38.304 Mk., auf Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 216.841 Mk., auf Unterhaltung der Fahrzeuge und der Geräthe 64.304 Mk., auf Unterhaltung der Dienstetablissements 13.418 Mk., auf Baggerungen 249.207 Mk., auf Allgemeines 24.181 Mk.

III. Im Herzogthum Anhalt wurden in der Zeit vom 1. Juli 1895/96 für Regulirungsarbeiten 133.304 Mk. verausgabt; hievon entfallen auf Neubauten 65.925 Mk., auf Regulirungswerke 30.968 Mk., auf Pflasterung und Cultivirung 2358 Mk., auf Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 6124 Mk., auf Unterhaltung der Fahrzeuge und der Geräthe 14.734 Mk., auf Unterhaltung der Dienstetablissements 2006 Mk., auf Baggerungen 5300 Mk., auf allgemeine Kosten 5889 Mk.

IV. Im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin wurden für ausgeführte Arbeiten am Elbestrom vom 1. November 1895 bis zum 31. October 1896 im Ganzen 70.270 Mk. aufgewendet, und zwar für Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen 19.175 Mk., für neue Strom- und Uferbauten 38.098 Mk., für Pflanzungen und Besteckungen 1755 Mk., für Räumung des Fahrwassers 6500 Mk., für Bezeichnung des Fahrwassers 57 Mk., für allgemeine Kosten 4685 Mk.

V. Seitens des hamburgischen Staates wurden im Jahre 1896 für Bauarbeiten am Elbestrom von Geesthacht bis zur Mündung im Ganzen 1,201.490 Mk. verausgabt. Hievon entfallen auf Neubauten 167.542 Mk., auf Regulirungswerke 180.115 Mark, auf Pflasterung und Cultivirung 330 Mk., auf Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 275.231 Mk., auf Fahrzeuge und Geräthe 88.109, auf Dienstetablissements 4481 Mk., auf Baggerungen 474.730 Mk., auf allgemeine Kosten 10.952 Mk.

Ungarische Levante - Schiffahrt - Actiengesellschaft. (Ankauf von Dampfern.) Die Direction der Ungarischen Levante-Schiffahrt-Actiengesellschaft in Budapest (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 106), Firma „Magyar keleti tengerhajózási részvénytársaság“, hat in England vier grosse Dampfer angekauft, von welchen bereits drei, welche ihre erste Reise vom Schwarzen Meer aus antreten werden, mit Berührung von Marseille abgedampft sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende, am 29. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 64·291 km lange Szeged-Szöregh—Karlovaer Localbahn und die 52·4 km lange, am 30. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn Temesvár-Módos, welche im Betriebe der Torontáler Localbahnen steht, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. November d. J. dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Dr. Emil Hardt taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, ferner dem Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien Carl Pascher, dann dem im genannten Ministerium in Verwendung stehenden Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Bohuslav Widimsky das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. November d. J. dem Director des Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau im Eisenbahnministerium Richard Brüll taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 24.

Mit 15. November 1897 wird der Punkt 1 der Bestimmungen des im Tarifheft III vom 1. Jänner 1895 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 24 für die Beförderung von frischem Fleisch, Eiern und todtem Geflügel, laut welchem die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes im Verkehre mit Passau nur auf solche Sendungen Anwendung finden, die nach rheinisch-westphälischen Stationen oder darüber hinaus bestimmt sind und in Passau durch parteiseitige Frachtbriefvorschrift zur Umexpedition gelangen, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 8. November 1897. [828]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891, und Heft 2 (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. August 1895.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den obgenannten Gütertarifen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Kufstein und Salzburg, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, werden mit 31. December 1897 aufgehoben.

Bezüglich der an ihre Stelle tretenden neuen Taxen wird seinerzeit besondere Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 9. November 1897. [829]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifhefte 1 und VII zum Tarifhefte 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt Nachtrag IX zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, und Nachtrag VII zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2, in Kraft.

Der Nachtrag IX zum Tarifheft 1 enthält: eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen"; eine theilweise Aenderung, resp. Erhöhung der Frachtsätze für Wien, Klein-Schwechat Schwechat-Kledering und Simmering; Frachtsätze des Specialtarifes III für den Verkehr mit der Station Staab; die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 3, 4, 26 und 40 durch Einbeziehung neuer Stationen; eine Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 16, sowie eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B; die Aenderung der Ausnahmetarife Nr. 20 und 32; eine Erweiterung und theilweise Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 43; zwei neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 48 (für Holzzellstoff etc.) und Nr. 49 (für Korkabfälle); die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 24 A für die Stationen Görkau, Hennersdorf und Udwitz-Görkau und die Berichtigung (theils Erhöhung, theils Ermässigung) von Frachtsätzen.

Der Nachtrag VII zum Tarifheft 2 enthält nebst Berichtigungen die Aufnahme der Station Budweis in den Ausnahmetarif Nr. 3, dann theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 5 und Nr. 6 und Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten.

Ausserdem enthalten beide Nachträge geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Lübeck; die Aufnahme der Station Pilsen-Skodawerke in den Tarif; die theilweise Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife; die Aenderung von Stationsbenennungen und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten sein.

Wien, am 7. November 1897. [830]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifhefte 3 und VI zum Tarifhefte 4.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 treten die Nachträge IX zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, und VI zum Seehafen-Ausnahmetarife, Theil II, Heft 4, in Kraft.

Der Nachtrag IX zum Tarifheft 3 enthält: die Berichtigung, resp. Erhöhung einzelner Frachtsätze, eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen", eine Ergänzung der Bestimmungen für den Güterverkehr mit der Station Pozsoni-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik), die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 3 durch Aufnahme der Station Poprád-Felka; eine Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 8; theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14; die Aenderung, bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 26; einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 28) für Eisen und Stahl etc. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg und die Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag VI zum Tarifheft 4 enthält eine theilweise Aenderung und Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses; die Aufnahme der Verrechnungsstelle Pozsony-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik) in den Tarif; eine Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 4; theils erhöhte, theils ermässigte Ausnahmesätze für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten, und die Aenderung, bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 16.

Ausserdem enthalten beide Nachträge geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Lübeck und eine Berichtigung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 5 kr. österr. Währung = 10 Markpfennigen erhältlich sein.

Wien, am 7. November 1897. [831]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

In dem vom 1. November 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sind

auf Seite 18 die Frachtsätze der Classe II in den Relationen Bisenz-Pisek—Szeged und Bisenz-Pisek—Szeged-Rokus von 408 auf **508** Heller,

auf Seite 38 der Frachtsatz für ermässigte Eilgüter in der Relation Krasna—Nagy-Várad von 767 auf **769** Heller,

auf Seite 97 der Frachtsatz für besonders ermässigte Eilgüter in der Relation Bärn-Andersdorf—Kőbánya von 564 auf **562** Heller,

sowie schliesslich auf den Seiten 111 und 113 die Frachtsätze der Classe II in den Relationen Bisenz-Pisek transit und Bisenz-Stadt nach Szeged und Szeged-Rokus von 408 Heller auf **508** Heller per 100 kg richtigzustellen.

Wien, am 8. November 1897. [832]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Wiedereröffnung des Verkehres in der Strecke Bodenbach—Tetschen und auf dem Elbe-Umschlagsplatze Tetschen-Bodenbach.

Am 10. November 1897 ist auch in der Strecke Bodenbach—Tetschen, sowie auf dem Elbe-Umschlagsplatze in Tetschen-Bodenbach der Gesammtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen worden.

Es sind somit alle durch die Hochwasserkatastrophe vom 30. Juli 1897 auf den Strecken der Böhmischen Nordbahn hervorgerufenen Betriebsstörungen wieder zur Gänze behoben.

Prag, am 9. November 1897. [833]

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1898 an nachstehend angeführten Radreifen sicherzustellen, und zwar:

200 Stück Radreifen für Locomotiven aus Tiegelflussstahl von 823—1770 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite;

130 Stück Radreifen für Tender aus Martinflussstahl von 862—977 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite;

160 Stück Radreifen für Wagen aus Martinflussstahl von 885—910 mm lichtem Durchmesser, 136 mm Breite.

Jene Firmen, welche auf die Lieferung der ganzen Menge oder eines Theiles derselben sich zu bewerben beabsichtigen, haben ihre vorschriftsmässig ausgestattete Offerte — welche mit einer in gesetzlich giltiger Weise überschriebenen Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen sein muss — bis zum **20. November 1897,** Mittags 12 Uhr, an die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst in Wien, II., Nordwestbahnhof, einzureichen.

Die Preise sind per 100 kg fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen, und zwar sowohl für 10.000 kg- als auch für 5000 kg-Ladungen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der vorerwähnten Dienstabtheilung täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. für das Stück bezogen werden.

Wien, am 5. November 1897.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1987	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier, insoweit selbes nach Classe II tarifirt wird	Bielitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen à 1000 kg.** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	0·82 Heller pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmescheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die Refactie reclamirende Firma als Versenderin auf den Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnen) innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Papiersendungen zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht bonificationsfähig sind
1988	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife 3 A und 3 B	Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B.	Altwasser Dittersbach Felhammer Gottersberg Waldenburg oberer Bhf. Waldenburg unterer Bhf.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen im Theil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 3 A / 3 B 81 / 67 78 / 67 80 / 67 81 / 67 80 / 67 82 / 67		Im Kartirungswege		
1989	Buschtěhrader Eisenbahn													

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, wird rücksichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahn Rakonitz-Mlatz dienenden, in der Station Rakonitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangenden Baumaterialien, als: Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen, ferner Brückentheile, Stationseinrichtungen und Eisenbahn-Ausrüstungsgegenstände, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 30%ige Frachtermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·16 kr. ö. W. (= 0·32 Heller) pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabsstationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekanntzugeben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1898 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1990	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein und Most	Wr. Neustadt	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
1991			Tabak und Tabakmaterial	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				Variabel	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	Variabel			
1992			Getreide, Kleie und Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
1993			Wagenfett	Wr. Neustadt		Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiter verfrachtet werden			Heller	Heller	Heller			
					Wien (Matzleinsdorf)				52	40	12			
					Wien (E.W.A.)				52	40	12			
					Klein-Schwechat				52	40	12			
1994			Mineralkohle	Graz S.B. und Leoben S.B.	Wien (E.W.A.) und Centralfriedhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen. Diese Kohlen dürfen nicht für Etablissements, welche in Wienersdorf, Josefsthal, Tribuswinkel, Teesdorf und Ginselsdorf gelegen sind, bestimmt sein			Variabel	64 Heller incl. Ablegegebühr	Variabel			
				Graz S.B.					Heller	Heller	Heller			
					Maria-Lanzendorf				83·0	70	13·0			
					Biedermannsdorf				80·6	70	10·6			
					Traiskirchen				76·6	69	7·6			
					Trumau				74·6	69	5·6			
					Ob.-Waltersdorf				73·6	68	5·6			
					Tattendorf				72·0	68	4·0			
					Kl.-Wolkersdorf				67·0	64	3·0			
					Pitten				70·0	66	4·0			
					Erlach				68·6	66	2·6			
					Seebenstein				72·0	68	4·0			
					Scheiblingkirchen				74·6	70	4·6			
					Edlitz				77·0	70	7·0			
					Aspang				81·0	71	10·0			
1995	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Position II 19 der Güterclassification des Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1896	Spittal an der Drau	Monfalcone	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	220 Heller incl. Manip.-Gebühr	148 Heller incl. Manip.-Gebühr	72 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
										Heller	Heller			
1996	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Loboditz	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Ablegen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen sowohl des Bieres als auch der leer retourgehenden Bierfässer durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	75·3 kr. = 150·6 h	103	47·6	Im Kartirungswege		
					Krakau				93·3 kr. = 186·6 h	128	58·6			
			Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Loboditz	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			56·2 kr. = 112·4 h	103	9·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versendern und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Krakau					68·2 kr. = 136·4 h	128	8·4			
1997	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose)	Josefihütte	Noirhat	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	Der im Verkehre mit Saventhem geltende Frachtsatz des Ausnahmetarifes 28		Im Kartirungswege	–	Das Aufladen obliegt in Oesterreich dem Versender
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1998	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppeltschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder, wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können	Josefihütte (Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen)	Charmes	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif Theil II für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Francs Gold für 1000 kg 24·15		Im Kartirungswege		
					Etival Clairefontaine					24·25				
					Jouy sur Morin le Marais					30·40				
					Montereau					31·40				
					Port d'Atelier Amance					27·10				
					Raon l'Etape la Neuveville					24·05				
					Revigny					27·35				
					Saint-Siméon (Stationen der Französischen Ostbahnen)					30·50				
1999	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Korkabfälle	Bregenz trans.	Mödling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif	Bestehen keine	Centimes 209		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille oder Toulon herstammen
				Buchs trans.						209				
				Lindau trans.						209				
				Bregenz trans.	Wien I. K.E.B. (Westbahnhof)					189				
				Buchs trans.						189				
				Lindau trans.						189				
2000	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser 1. verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen, oder Harassen, 2. lose verladen	Hawran, Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Paris (Douane und Reuilly)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens α) 5.000 kg β) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	α) 1. 72·10 2. 71·55; β) 1. 65·50 2. 65·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahnen erhoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Rückvergütung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2001	K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Reexpeditionsbefugniss für Hopfenstangen, welche in der Station Petersburg-Jechnitz einlangen	für die Station Petersburg-Jechnitz		Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, IX 2	Vom 15. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898							
2002			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für in Wagenladungen von mindestens 5000 kg anlangende oder abzufertigende Kaffee-Surrogat-Sendungen	für die Station Budweis		Diese Leistung besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898							
2003			Nachlass der Auf- und Ablegegebühren für anlangende oder abzufertigende Tabaksendungen ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Prachatitz										
2004			Nachlass der Auflegegebühr für von Pilsen anlangende Brod- und Mehlsendungen ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Marienbad										
2005			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für Güter unter 5000 kg bei der Auf- oder Abgabe	für die Station Asch Stadt der Localbahn Asch-Rossbach										
2006			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für Güter bei der Auf- oder Abgabe ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Pilsenetz										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2007	K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Nachlass der Auflegegebühr für anlangende Güter ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Nürschan		Diese Leistung besorgt die Partei selbst	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898							
2008			Nachlass der Auflegegebühr für von Marienbad rücklangende Brodstellagen in jedem Gewichte	für die Station Pilsen (K.F.J.B.)										
2009			Nachlass der Auflegegebühr für rücklangende Bierfässer in jedem Gewichte	für die Station Saaz (k.k.St.B.)										
2010			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für Güter bei der Auf- oder Abgabe ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Neugedein										
2011			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr für Güter bei der Auf- oder Abgabe ohne Rücksicht auf deren Gewicht	für die Station Klattau										
2012			Nachlass der Ablegegebühr für leere Biergebinde, welche in Klattau aufgegeben werden und für Kauth bestimmt sind	für die Station Kauth										

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina. Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd. Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft. Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Köln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirter Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. Mitglied des Internationalen Möbeltransport-Verbandes.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export

Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen

Rüdiger & Co.

Commission, Spedition, Incasso und Getreidegeschäft

Leipzig und Podwoloczyska

Filialen: Woloczysk, Brody und Radziwillow.

Specialverkehr mit Russland.

Feste Uebernahmen von und nach allen in- und ausländischen Plätzen.

Correcteste Zollabfertigung zu coulantesten Bedingungen.

Eigene Lagerräume.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. Wien, 13. November 1897. X. Jahrgang.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 18. November 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. October 1897, Z. 5375/I,*) betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Graz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium die mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 15. April 1878, Z. 9171, vom 13. Juli 1878, Z. 20.158, vom 3. Juni 1880, Z. 11.505, und vom 9. Juli 1887, Z. 22.366, concessionirten Linien der Grazer Tramway-Gesellschaft, und zwar:

1. vom Südbahnhofe durch die Annenstrasse über den Murplatz und die Franz Carl-Kettenbrücke, durch die Murgasse über den Hauptplatz, durch die Herrengasse über den Jakominiplatz, dann durch die Gleisdorfergasse und die Glacisstrasse bis zum Geidorfplatze;

2. von der Mayffredygasse durch die St. Leonhardgasse bis zur Cavalleriekaserne und von da durch die Lusthausgasse mit Kreuzung der Elisabethstrasse bis zum Hilmerteiche, ferner

3. vom Jakominiplatze durch die Jakominigasse bis zur Fröhlichgasse und bis zum Bahnhofe der Ungarischen Westbahn und

4. vom Geidorfplatze durch die Parkstrasse, Jahngasse, Wickenburggasse über die Ferdinandsbrücke, dann durch die Keplerstrasse über den Lendplatz und durch die Volksgartenstrasse bis in die Annenstrasse

mit Rücksicht auf die beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes als Kleinbahnen im Sinne des Artikels XVI des obigen Gesetzes mit der Massgabe anerkannt, dass unter Ausserkraftsetzung der vorbezogenen Concessionserlässe auf die bezeichneten Linien die Bestimmungen in den §§ 1 bis 14 dieser Kundmachung Anwendung zu finden haben.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat ferner der Grazer Tramway-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe der nachstehend bezeichneten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen in Graz, welche mit den vorangeführten Kleinbahnlinien ein einheitliches Bahnnetz zu bilden haben, und zwar:

a) vom Jakominiplatze zum Schillerplatze;
b) vom Griesplatze zum Centralfriedhofe;
c) vom Lendplatze im Anschlusse an die bestehende Linie Wickenburggasse—Volksgartenstrasse durch die Keplerstrasse zum Südbahnhofe und
d) für die Anschlüsse zwischen der Kopfstation Griesplatz der sub 2 bezeichneten Linie und dem alten Netze, und zwar am rechten Murufer durch die Rösselmühlgasse und Elisabethinergasse bis zum Schienenstrange

*) Enthalten in dem am 9. November 1897 ausgegebenen C. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 256.

in der Annenstrasse (bezw. Volksgartenstrasse) und unter eventueller Benützung der Radetzkybrücke am linken Murufer durch die Brückenkopfgasse und Radetzkystrasse zum Jakominiplatze
unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt:

§ 1.

Für die concessionirten Linien werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personenfahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einrichtung der im § 1 angeführten bestehenden Pferdebahnen für den elektrischen Betrieb, sowie den Bau der im Eingange bezeichneten Linien sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren vom Tage der behördlichen Bewilligung der Centralanlage zu vollenden. Die fertigen Linien sind sohin dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Die Gesellschaft übernimmt ferner unbeschadet ihrer weitergehenden vertragsmässigen Obliegenheiten gegenüber der Stadtgemeinde Graz die Verpflichtung, auf Grund der rechtzeitig zu erwirkenden besonderen Bau- und Betriebsconcession die nachstehend bezeichneten Ergänzungslinien ihres Netzes, und zwar:

a) von der Annenstrasse im Anschlusse an die bestehende Annenstrassenlinie durch die Eggenbergerstrasse und Asperngasse zur Stadtgrenze und von da nach Eggenberg, und

b) von der Wickenburggasse im Anschlusse an die diese Strasse durchziehende Linie durch die Körösistrasse zur Stadtgrenze und von da nach Andritz

binnen längstens sechs Jahren vom Tage der behördlichen Bewilligung der Centralanlage herzustellen, vorausgesetzt, dass die zur Anlage dieser Bahnlinien erforderlichen Gemeindestrassen der Gesellschaft unter billigen Bedingungen zur Benützung überlassen werden.

Bezüglich der Frage, ob und inwieweit solche Gemeindestrassen zur Anlage der vorbezeichneten Bahnlinien in der That nothwendig sind, sowie in Betreff der Angemessenheit der aus Anlass dieser Strassenbenützung von den Gemeindevertretungen gestellten Bedingungen bleibt die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Linien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnlinien öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnlinien nach dem Inhalte der gegenwärtigen Kundmachung und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahnlinien, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, sowie der Kosten für die Umwandlung der bestehenden, für den Pferdebetrieb eingerichteten Linien, sowie für die Anlage der Centrale, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf den Bahnlinien die freie Fahrt zu gewähren. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit der competenten Militärbehörde zu vereinbaren.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen u. s. w. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf den concessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet werden würde, hat die Gesellschaft sich den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust zu fügen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird bis zum 31. December 1948 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Bahnlinien keine Anwendung.

§ 12.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Linien an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinien, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Graz und Umgebung.

I. Bau uud Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Kleinbahnen im Gebiete der Stadt Graz und Umgebung sind theils eingeleisig, theils zweigeleisig und mit einer Spurweite von 1·435 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die maximale Fahrgeschwindigkeit auf den projectirten Bahnen wird vorläufig, wie folgt, festgesetzt: In den Strassen der inneren Stadt, mit Ausnahme des engeren Theiles der Murgasse, 15 km, in der letzteren 5 km pro Stunde, in den Vorstädten 20 km pro Stunde.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich übrigens vor, auf Grund des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Linien und in Berücksichtigung der localen Umstände für einzelne Strecken, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Ermässigungen der obbezeichneten Fahrgeschwindigkeiten nach Bedarf vorzuschreiben.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Gesellschaft die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Gesellschaft, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Das derzeit bestehende, bezw. noch herzustellende und elektrisch zu betreibende Bahnnetz hat vorläufig nachstehende Linien zu umfassen:

a) vom Südbahnhof-Vorplatze km 0·0 ein Strang durch die Lastenstrasse, der andere über den Bahnhof-Vorplatz, sonach beide vereint durch die Annenstrasse über den Murplatz, die Franz Carl-Brücke durch die Murgasse, den Hauptplatz, die Herrengasse—Jakominiplatz—Gleisdorfergasse—Glacisstrasse—Mayffredygasse—Leonhardstrasse—Hartenau- (frühere Lusthausgasse)—Leechgasse—Lenau- und Auersperggasse bis zum Hilmteich in einer Länge von 5 km, zweigeleisig;

b) von obiger Linie a) bei der Ecke der Mayffredygasse—Glacisstrasse km 2·835 abzweigend, durch die Fortsetzung der Glacisstrasse, den Geidorfplatz—Bergmann-—Humboldt-—Wickenburggasse über die Ferdinandsbrücke bis km 4·978 (gerechnet von km 0·0 am Südbahnhof) in der Keplerstrasse in einer Länge von 2·143 km, zweigeleisig;

c) vom obigen Punkte in der Keplerstrasse über den Lendplatz, durch die weitere Keplerstrasse bis zur Einmündung am Südbahnhof-Vorplatze bei km 0·027 der Hauptlinie a) in einer Länge von 1·06 km, zweigeleisig;

d) von der Hauplinie a) bei km 2·180 abzweigend, über den Jakominiplatz durch die Jakominigasse bis zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in einer Länge von 1·622 km, zweigeleisig, mit einem Stockgeleise in der Länge von circa 20 m. Diese Linie ist durch ein bei km 0·096 derselben abzweigendes Bogengeleise mit der folgenden, sub e) beschriebenen Linie (km 2·886 vom Lendplatze aus) verbunden;

e) von der Linie c) in km 0·063 abzweigend, über den Lendplatz, Volksgartenstrasse, die Hauptlinie a) bei deren km 0·935 in der Annenstrasse kreuzend, durch die Elisabethiner- und Rösselmühlgasse, den Griesplatz, Brückenkopfgasse über die Radetzkybrücke durch die Radetzkystrasse über den Jacominiplatz, durch die Reitschulgasse, Dietrichsteinplatz, Sparbersbachgasse, Schillerstrasse bis zum Schillerplatz in einer Länge von 3·814 km, zweigeleisig, jedoch mit Ausnahme der eingeleisigen Strecken von km 0·0 bis km 0·059, dann von km 0·587 bis km 1·106 mit einer circa 70 m langen Ausweiche, beginnend bei km 0·799, endlich das Endstockgeleise am Schillerplatz von km 3·794 bis km 3·814;

f) von der vorbeschriebenen Linie e) bei km 1·561 abzweigend, über den Griesplatz, die Karlauerstrasse—Karlauerplatz—Herrgottswiesgasse, über die noch nicht benannte, in der Herstellung begriffene, senkrecht auf das Hauptportal des Centralfriedhofes führende Strasse und von da nach links abzweigend bis zum Endpunkte bei km 2·722. Diese Linie hat eine Länge von 2·722 km, ist eingeleisig und hat ausserdem am Griesplatze eine Endstationsweiche, bei km 0·785 beginnend, mit circa 66 m Länge;

g) von der Linie d) in der Jakominigasse bei km 0·7065 abzweigend, durch die Steyrergasse bis zur projectirten elektrischen Centralstation, in einer Länge von 0·129 km, doppelgeleisig.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung, dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Kleinbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Stationsanlagen der Kleinbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes auf denselben im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

4. Grunderwerb.

Die für die Bahnanlage benöthigten Grundflächen sind, soweit nicht bestehende öffentliche Strassen und Plätze benützt werden, in dem erforderlichen Ausmasse definitiv zu erwerben.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der etwa für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen bei den sub 2 genannten Linien in der Regel nicht weniger als 25 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei schon jetzt bestimmt wird, dass bei der Linie a) am Vorplatze des Südbahnhofes und bei der Linie e) bei der Mühlgangbrücke in der Rösselmühlgasse die Anwendung von Bögen mit 18 m, bezw. 18·75 m Halbmesser gestattet ist.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften, soweit es die Strassenanlageverhältnisse zulassen, zu beachten.

Diese Vorschriften enthalten auch die näheren Bestimmungen über die bei Strassenstrecken zulässigen Erleichterungen.

Die grösste Neigung der Bahn wird für die Linie:

a) mit . . . . 36 Permill
b) „ . . . . 23 „
c) „ . . . . 36 „
d) „ . . . . 30 „
e) „ . . . . 26 „
f) „ . . . . 12 „
g) „ . . . . 3 „

festgesetzt.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in welches auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel einzuzeichnen ist, wird vom k. k. Eisenbahnministerium, und zwar mindestens gleichzeitig mit den Plänen für die Stationen und die Hochbauten zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Geleiseachsen auf doppelgeleisiger Bahn, sowie in den Stationen und Haltestellen der eingeleisigen Strecken ist derart zu bemessen, dass zwischen den Normalprofilen der verkehrenden Bahnfahrzeuge ein Zwischenraum von mindestens 0·5 m verbleibt.

6. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse am Griesplatze von Kilometer 0·890 bis Kilometer 0·905, dann der Brückenkopfgasse über die Radetzkybrücke durch die Radetzkystrasse von Kilometer 0·918 bis Kilometer 1·630 der Linie e), dann der Reichsstrasse über den Griesplatz durch die Karlauerstrasse von Kilometer 0·045 bis Kilometer 0·900 ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Graz einzuholen.

Dasselbe gilt hinsichtlich der Niveaukreuzungen der Wien-Triester Reichsstrasse durch die Linien c) und f).

Die Benützung der städtischen Strassen, Plätze und Brücken hat im Sinne des zwischen der Gesellschaft und der Stadtgemeinde Graz abgeschlossenen Vertrages vom 23. November 1895 zu erfolgen.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einvernehmen mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjecte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen dem Normalprofile der Bahn und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenützenden Brücken in der Regel ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Falls Bäume entlang der mitbenützten Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten oder es sind überragende Aeste, erforderlichenfalls die Bäume gänzlich zu entfernen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl von mindestens 33·6 kg Gewicht per laufendes Meter unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf 1000 kg per Quadratcentimeter der Querschnittsfläche nicht übersteigen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Mit den Plänen für den Oberbau der Bahn sind mindestens gleichzeitig jene für die Fahrbetriebsmittel in Vorlage zu bringen.

8. Hochbauten.

Die für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Bauordnung für die Stadt Graz und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Endpunkte der Bahn, sowie die Haltestellen sind mindestens durch Aufschriften kennbar zu machen.

9. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Die Gesellschaft hat nebst dem im Punkte 1 genannten Bauleiter einen elektrotechnisch ausgebildeten Ingenieur zu bestellen, welcher als verantwortlicher Leiter des Baues und Betriebes der ganzen elektrotechnischen Anlage zu fungiren hat, und welcher insbesondere auch geeignet ist, in elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zu übernehmen.

Die Bestätigung dieses Ingenieurs bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die maschinelle und elektromotorische Anlage der Kraftstation ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der jeweiligen Beleuchtungsanlagen für Bahnzwecke genügt. Ausserdem muss auch für entsprechende Reservegarnituren oder Pufferbatterien vorgesorgt sein, so dass sowohl für den Kraftbetrieb, als auch für den Lichtbetrieb jede Unterbrechung thunlichst vermieden wird.

Die Verwendung von Accumulatoren für eigentliche Bahnzwecke ist an besondere, noch zu erlassende Vorschriften gebunden.

2. Die Zuführung des Stromes zu dem Motorwagen erfolgt durch Contactleitungen, welche, wenn dieselben oberhalb der Strassennivellette angebracht werden, in einem Höhenabstande von mindestens 5·5 m geführt werden müssen.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen.

Im Falle, als die Stromzuführung unterhalb oder im Niveau des Strassenplanums bewerkstelligt werden soll, wird von Fall zu Fall über die Zulässigkeit der projectirten Anlage entschieden werden.

Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

3. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden.

Zwischen den Starkstromleitungen und bestehenden parallel laufenden Telegraphen- oder Telephonleitungen ist ein zur Vermeidung von Inductionen genügender Abstand einzuhalten.

Kreuzungen elektrischer Leitungen sind thunlichst rechtwinkelig zu gestalten, und genügt im Allgemeinen ein lothrechter Abstand von 1 m zwischen denselben.

Ueberhaupt sind die bestehenden Telegraphen-, Telephon- und andere elektrische Leitungen nach den Anordnungen der competenten Behörden gegen die Einwirkung der neu projectirten Stromleitungen vollständig zu schützen, erforderlichenfalls entsprechend zu verlegen oder durch Rückleitungen zu ergänzen.

Gegen die gefahrbringenden Folgen des Abreissens der einen oder anderen Gattung Leitungen ist mittelst Anbringung entsprechender Sicherheitsnetze oder auf andere Weise vorzusorgen.

4. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt sein. Auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung.

5. Im Falle der Benützung einer von dem Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse etc. gesorgt werden. Auch ist in dieser Rückleitung der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, so dass keine Ausströmungen durch die Erde stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

6. Die Querschnitte der Leitungen in der Kraftstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf den stärksten Verkehr, bezw. die intensivste Beleuchtung der Bahn derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden.

Die in den Kupferleitungen von verschiedenen Querschnittsflächen (in Quadratmillimeter) zulässigen Betriebsstromstärken (in Ampères) unterliegen nachstehender Begrenzung:

Querschnitt in Quadratmillimeter	Betriebsstromstärke in Ampères	Querschnitt in Quadratmillimeter	Betriebsstromstärke in Ampères
1·0	4	25	60
1·5	6	50	100
2·5	10	100	170
5·0	18	200	290
10	30	300	400
15	40	500	600

Für Zwischenwerthe ist geradlinig zu interpoliren.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen etc. ist jeder Feuersgefahr und Explosionsgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, bezw. Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, bezw. Abschmelzeinlagen vorzusorgen.

Bei denselben muss die Ausschalt-, bezw. Abschmelzstromstärke in leicht lesbarer Weise stets aufgeschrieben, bezw. eingestempelt sein, das letztere sowohl in den auswechselbaren, als auch in den nicht auswechselbaren Anschlusstheilen.

Die Abschmelzstromstärke darf das Zweifache der vorangehend normirten Betriebsstromstärke nicht übersteigen.

7. In allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Spannungsdifferenz zwischen den Hin- und Rückleitungen die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, bezw. 250 Volt bei einphasigen Wechselströmen nicht übersteigen.

In allen solchen Oertlichkeiten dürfen blanke Leitungen nur derart angebracht werden, dass sie durch Unberufene nicht erreicht werden können.

Innerhalb der gedeckten Räume, der Gebäude jeder Art und solcher Oertlichkeiten, wo sich leicht entzündbare Gase entwickeln, dürfen keine blanken Leitungen angebracht werden.

Im Falle der Verwendung von zwei- oder dreiphasigen Wechselströmen (Drehströmen) wird über die jeweils zulässigen grössten Spannungen von Fall zu Fall entschieden.

Für Fernleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen etc. sind höhere Spannungen, als früher normirt wurde, zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung materieller Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit des Personales sowohl als Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Fernleitungen mit hoher Spannung sind mit Rückleitungen zu versehen und thunlichst nach dem Principe des inductionsunfähigen Querschnittes anzulegen.

8. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

9. Die elektromotorische Vorrichtung der Motorwagen, sowie die Garnitur der entsprechend abgestuften Schaltwiderstände sind thunlichst unterhalb des Fussbodenplanums der Wagen, bezw. derart anzubringen, dass die Reisenden damit nicht in Berührung kommen können.

Bei Verwendung von Motorwagen mit Accumulatoren oder überhaupt von relativ schwachgespannten Strömen kann fallweise hievon abgesehen werden.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken dienen, sollen ebenfalls thunlichst dem Publicum unzugänglich sein.

10. Jeder Motorwagen muss ausser mit den übrigen vorgeschriebenen Bremsvorrichtungen auch auf blos elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe sowohl als Haltebremse, wie auch als Gebrauchsbremse benützt werden kann.

11. Die Endpunkte der Bahnen sind nach Massgabe des Bedarfes unter einander und mit der Kraftstation in telephonische Verbindung zu bringen.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

40 Motorwagen mit je einem Motor;

20 Beiwagen, wozu eventuell entsprechend umzugestaltende Pferdebahnwagen verwendet werden können.

Die Wagen sind mit einem Fassungsraum für mindestens 24 Personen zu erbauen.

Jeder Motorwagen hat nebst der elektrischen Bremse eine derart kräftige Handbremse zu erhalten, dass diese letztere allein den mit einer Geschwindigkeit von 12 km per Stunde rollenden Wagen auf 10 m Länge zum Stillstande bringen kann.

Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu cumuliren, um auf diese Weise den Wagen fast augenblicklich bis zum Gleiten bremsen zu können.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und sind für diese Vorlagen die bezüglichen Vorschriften des k. k. Eisenbahnministeriums zu beachten.

Die Vorlage dieser mit den erforderlichen Angaben über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Pläne hat mindestens gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die offenen Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen, und obliegt es der Gesellschaft, sich insbesondere hinsichtlich der Beschaffung des Oberbaumateriales, sowie der elektrischen Ausrüstungsgegenstände für die Kraftstation und für die Motorwagen an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Durchführung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 22. October 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt" mit dem Sitze in Wien.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Ah. Ermächtigung den Herren Dr. Anton Graf, Advocat, Carl Kunzmann, Bürgermeister, und Eugen Ausloos, Freiherr von Königswarter'schen Oberforstmeister, sämmtliche in Neudek, der Handelsfirma C. T. Petzold & Comp. in Wien und den Herren Dr. Ferdinand Fleischner, Advocat in Karlsbad, Josef Plass, Fabrikant in Alt-Rohlau, und Anton Schellberger, Bürgermeister in Fischern, als Concessionären der den Gegenstand der Ah. Concessionsurkunde vom 2. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1896, bildenden Locomotiv-Eisenbahn von Karlsbad an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 27. October 1897. — Z. 32.768. E.-M.-Z. 16.823/I.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr" mit dem Sitze in Linz.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Ah. Ermächtigung der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien als Concessionärin der mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 121, concessionirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr" mit dem Sitze in Linz ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 28. October 1897. — Z. 31.438. E.-M.-Z. 16.824/I.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 28. October 1897*) betreffend die Errichtung eines Hauptzollamtes II. Classe am Bahnhofe in Cervignano.

Auf dem Bahnhofe in Cervignano wurde ein Hauptzollamt mit der Bezeichnung „k. k. Hauptzollamt II. Classe Cervignano (Bahnhof)" und mit der Ermächtigung zur Vornahme des abgekürzten Ansageverfahrens, dann zur gegenseitigen Ueberweisung der Durchfuhrwaaren errichtet.

Dasselbe hat seine Thätigkeit am 17. October 1897 begonnen.

Das dermalen an der Seeküste aufgestellte Nebenzollamt Cervignano hat in Hinkunft die Bezeichnung „k. k. Nebenzollamt I. Classe Cervignano (Hafen)" zu führen.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Linien der Kleinbahn in Reichenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Reichenberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbenannten neuen Linien der bestehenden schmalspurigen, mit elektrischer Kraft betriebenen Kleinbahn in Reichenberg, und zwar:

1. vom Bahnhofe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn über die Lastenstrasse nach Rosenthal II. Theil;
2. von der Lastenstrasse über Rosenthal II. Theil bis zur Station Röchlitz der Localbahn Gablonz-Tannwald;
3. vom Tuchplatze durch die Kaiser- und Rochlitzerstrasse nach Rosenthal II. Theil;
4. von der Giselagasse durch die untere Wienerstrasse in die Sorge- und Mühlgasse bis zu den Fabriken der Firma Liebig & Co.;
5. von der Gebirgsstrasse durch die Stefansstrasse und den Harzdorfer Weg nach Harzdorf, Luxdorf und Reinowitz;
6. von der Gebirgsstrasse über die Riesengebirgsstrasse und Kunnersdorf nach Reinowitz;
7. vom Rathhausplatz durch die Eisengasse über den Neustädterplatz, durch die Kreuzkirchengasse, Kratzauerstrasse nach Rosenthal I. Theil bis zur „Altdeutschen Bierstube"

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. October 1897. Z. 15.529/I.

*) Enthalten in dem am 9. November 1897 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 255.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Linie Wien—Linz: Errichtung einer Fettgasanstalt am Bahnhofe Hütteldorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Errichtung einer Fettgasanstalt am Bahnhofe Hütteldorf ertheilt. [E.-M.-Z. 16.240/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung des Kohlenschuppens am unteren Bahnhofe in Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Vergrösserung des bestehenden Kohlenschuppens am unteren Bahnhofe in Brünn St.E.G. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.906/IV.]

— (Project der Erweiterung der Station Lieben.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der Seitens der k. k. Statthalterei in Prag in der Zeit vom 22. bis 27. Juni durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Erweiterung der Station Lieben den Bauconsens für das genannte Project unter den von der Commission gestellten Bedingungen ertheilt. [E.-M.-Z. 15.943/IV.]

— (Strecke Prag—Bodenbach: Cassirung des in km 590·9 bis 521·0 befindlichen Bahnüberganges: Anordnung der Einleitung der commissionellen Verhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Ansuchen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft um Genehmigung der aus Sicherheitsrücksichten beantragten Cassirung des Bahnüberganges in km 590·9 bis 521·0 der Strecke Prag—Bodenbach an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung mit der Ermächtigung geleitet, der genannten Bahngesellschaft im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses die Genehmigung zur Cassirung des fraglichen Wegüberganges im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 15.985/IV.]

— (Linie Wien—Brünn: Erweiterung der Station Pořičan.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Pořičan der Linie Wien—Brünn ertheilt. [E.-M.-Z. 16.548/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Benützung des Güterzuges Nr. 56 zur Personenbeförderung an den Jahrmarktstagen in Habichtstein.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Beförderung von Personen mit dem Güterzuge Nr. 56 in der Strecke Böhm.-Leipa—Habichtstein an den Jahrmarktstagen in Habichtstein, und zwar am 8. November 1897, dann 14. März, 9. Mai, 22. August und 14. November 1898, genehmigt. [E.-M.-Z. 16.904/IV.]

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Activirung einer Haltestelle in km 3·655 der Strecke Teplitz—Eichwald.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 27. October 1897, Z. 16.204/IV, die Activirung einer facultativen Haltestelle „Friedhof" in km 3·655 der Strecke Teplitz—Eichwald der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft genehmigt. Von der Aufstellung einer Wartehalle daselbst wurde vorläufig abgesehen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 3. October, Z. 43.467, dem Gutsbesitzer Edmund Szerviczky, Einwohner von Bodrogh-Szerdahely, für eine von der Knotenpunktstation Nyiregyháza der Hauptlinie Budapest — Hatvan — Debreczen—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Kótay, Búj, Paszab und die Gemarkung der Gemeinde Berczel an einem geeigneten Punkte des Theissufers mit dem Flusse verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. October, Z. 57.453, den Grosspächtern Emil und Hermann Kornstein, Einwohnern von Nagyszalonta-Patapuszta, für eine von der Endstation Csermö der als Sackbahn endigenden Localbahn Borosjenö-Csermö (Flügelbahn der Linie Arad—Brád der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn) abzweigende und diese in deren Fortsetzung über Somoskesz, Barakony und die Gemarkung der Gemeinde Talpas seinerzeit in der zukünftigen Station Fekete-Bátor mit der projectirten Localbahn Hollód—Fekete-Bátor—Kötegyán (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. October, Z. 58.406, dem k. u. k. Kämmerer und Grossgrundbesitzer Géza Melczer für eine von der zukünftigen Station Gicz der projectirten Localbahn Bánhida-Kisbér-Vaszari (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50, Vorconcession Post 2) abzweigende und diese über Pápa-Teszér, Ugod, Csóth und die Gemarkung der Gemeinde Ghymóth in der Station Pápa mit der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 3. October, Z. 59.961, dem Gutsbesitzer Dionys Pazmandy, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Verӧcze (Comitat Nógrád) der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. abzweigende und diese über Szokolya, Nógrád, Diós-Jenö, Tolmács, Rétság, Tereske, Alsó-Szátok, Felsö-Szátok, Romhány, Alsó-Bodony, Felsö-Bodony, Szentes und die Gemarkung der Gemeinde Debercsény in der Station Nándor mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Nográder Comitats-Localbahn Aszód—Nándor—Balassa-Gyarmat—Losoncz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 10. October, Z. 68.041, der Budapester Bauunternehmungsfirma Julius Gettó & Adolf Löw für eine von der Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Localbahn Ujvidék—Baja abzweigende und diese mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin verbindende Localeisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 20. October, Z. 62.719, der Eszéker Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der zukünftigen Station Herczeg-Szöllös ihrer in Fortsetzung ihres Eszéker städtischen Betriebsnetzes projectirten schmalspurigen Strasseneisenbahn Eszék—Herczeg-Szöllös—Kis-Köszeg abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Karancs bis zum Bahnhofe der Station Baranyvár-Monostor der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Eszék — Villány führende, gleichfalls schmalspurige Localbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szatmár—, eventuell Batiz-Vasvár—Fehérgyarmat. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 120 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Szatmár—, eventuell Batiz-Vasvár—Fehérgyarmat vorgelegten Gesetzentwnrfes. Die effectiven Baukosten dieser als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden 38 km langen Eisenbahnlinie sind mit 1,365.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 95.000 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Der ursprünglichen Concessionsurkunde zufolge sollte die projectirte Linie von der Station Szatmár der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Szatmár-Nagybánya ausgehen (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Blatt Nr. 90). Bei der politisch-administrativen Begehung der Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96) wurde jedoch in Erwägung gezogen, den Ausgangspunkt der Linie nach der diesfalls entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Station Batiz-Vasvár der Localbahn Szatmár - Nagybánya zu verlegen, aus welchem Anlasse die ursprüngliche Concessionsurkunde im Falle der legislativen Genehmigung in diesem Sinne abzuändern sein wird.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Stationsbauten.) Die Direction der genannten Eisenbahn hat sich veranlasst gefunden, mehrere ihrer Stationen mit einem Kostenaufwande von 350.000 fl. zu erweitern. Ausser der schon seit Längerem den Anforderungen des Verkehres räumlich nicht mehr entsprechenden Station Sopron (Oedenburg), deren Umbau nahezu vollendet ist, wurden die beiden Stationen Eszterháza-Fertö-Szent Miklós und Vulka-Pordány (Prodersdorf) wesentlich erweitert. Erstere von diesen ist die Abzweigestation der Localbahn Sopron — Ligetfalu — Pozsony-Ujváros (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 1), die andere die der Localbahn Kis-Czell — Eszterháza-Fertö-Szent Miklós — Pándorf (Parndorf). Im Bereiche letzterer Station werden bedeutende Zubauten deshalb zu erfolgen haben, nachdem die die genannte Station kreuzende neue Linie von der Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Betrieb übernommen und Eszterháza als Maschinenstation eingerichtet werden wird. Der Stand des Bahnbaues Kis-Czell—Eszterháza—Pándorf (vergleiche Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 127) ist bereits soweit vorgeschritten, dass bei Fortdauer der herrschenden günstigen Witterung die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden wird. Die neue Linie wird von Kis-Czell aus die Linien Györ (Raab)—Kis-Czell und Székesfehérvár—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner Györ—Sopron—Ebenfurth und die Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. L. in südöstlich-nordwestlich-diagonaler Richtung unter einander verbinden und Anschlüsse an das in stetiger Ausbreitung begriffene Betriebsnetz der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen erhalten.

Ausland.

Schweiz. (Beibringung von Ursprungszeugnissen für Setzlinge, Gesträuche, Obstbäume und andere Vegetabilien, ausgenommen Reben.) Das schweizerische Eisenbahndepartement hat unterm 5. October 1897 folgendes Schreiben an die schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen erlassen:

„In Folge eines Specialfalles sehen wir uns veranlasst, die Verwaltungen der schweizerischen Transportanstalten darauf aufmerksam zu machen, dass gemäss § 68 der Vollziehungsverordnung vom 10. Juli 1894 betreffend die Förderung der Landwirthschaft der inländische Verkehr in Setzlingen, Gesträuchen, Obstbäumen und anderen Vegetabilien mit Ausnahme der Reben von den Cantonen keinerlei beschränkenden Massnahmen unterworfen werden darf und solche Sendungen mit Ursprungszeugnissen nicht zu versehen sind. Um Anstände mit dem Publicum zu vermeiden, laden wir Sie ein, Ihr Personal dementsprechend zu instruiren und dasselbe ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass dagegen Sendungen obgenannter Güter von und nach dem Auslande mit den vorgeschriebenen Ursprungszeugnissen versehen sein müssen."

Italien. (Eisenbahn-Untersuchungscommission.) Die Eisenbahn-Untersuchungscommission hat in Rom unter dem Vorsitze des Senators Gagliardo, welcher über die bisher durchgeführten Arbeiten referirte, jüngst eine Sitzung abgehalten, in welcher die bis nun vorgenommenen Erhebungen und das darüber gesammelte Materiale einer Discussion unterzogen wurden. Nachdem über die von den staatsbehördlichen Inspectoren und General-Inspectoren ausgefüllten Fragebogen Beschlüsse gefasst worden waren, wurde verfügt, dass Subcommissionen zu bilden seien, welche in den kleineren Städten neuerliche Informationen einzuholen haben. Sonach werden die Fragebogen der General-Directoren der Eisenbahn-Gesellschaften als letzte zur Behandlung gelangen.

Frankreich. (Massnahmen zur Vermeidung von Verlusten an Gepäckstücken.) Der „Moniteur des chemins de fer" empfiehlt zur Vermeidung von Verlusten an Gepäckstücken oder von Verzögerungen in der Lieferung eine Einrichtung zur thunlichst allgemeinen Benützung, welche bereits vielfach mit Erfolg angewendet ist. Viele Personen schreiben nämlich auf die Gepäck- oder sonstigen Stücke, welche sie der Eisenbahn anvertrauen, ihre Adresse und den Namen der Bestimmungsstation. Durch diese Vorsicht wird fast immer die Irreleitung der Stücke mit allen unangenehmen Folgen, als da sind Verzögerung in der Lieferung oder gar Verlust, vermieden. Um das Aufschreiben der Bestimmungsstation vor jeder neuen Reise zu erleichtern, stellt die Gesellschaft der Französischen Orléansbahn auf ihren Bahnhöfen gummirte Etiquetten in Heften und Päckchen von Schildern zum Verkaufe, und zwar zum Preise von 5 Cts. für ein Heft mit 10 Etiquetten oder ein Päckchen mit 10 Schildern.

England. (Einführung einer Neuerung bei der Reisegepäcks-Abfertigung im Verkehre zwischen Frankreich und London.) Die Directionen der betheiligten französischen und englischen Verkehrsanstalten zu Wasser und zu Land haben im Interesse des reisenden Publicums die Vereinbarung getroffen, dass ohne Unterschied der ursprünglichen Provenienzstation das via Boulogne—Folkestone nach London zu befördernde Reisegepäck nicht nur nach London Cannonstreet, sondern auch nach London Charing Cross abgefertigt werden kann. Die zollamtliche Abfertigung des nach Cannonstreet eingeschriebenen Reisegepäckes findet in Folkestone statt, während das nach Charing Cross abgefertigte Gepäck auf dieser Station zollamtlich behandelt wird. Vom 1. November an wird sämmtliches über Boulogne—Folkestone eingeschriebene Gepäck in Folkestone zollamtlich abgefertigt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. November d. J. dem Sectionsrathe und Vorstande des Präsidialbureau des k. k. Handelsministeriums Franz X. Freiherrn von Buschman taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe und dem Ministerial-Vicesecretär in diesem Ministerium Anton Delles das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. October d. J allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der kaiserliche Rath und Oberinspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hubert Husnik in Mährisch-Ostrau den fürstlich bulgarischen Civilverdienst-Orden zweiter Classe,

der Hafen- und Seesanitäts-Deputirte in Cattaro Nikolaus Tomicich das Ritterkreuz des königlichen Ordens der Krone von Itatien,

der Official der Oesterreichischen Staatsbahnen und Stationsvorstand in Aussee Vincenz Horn das Ritterkreuz des königlich niederländischen Ordens von Oranien-Nassau,

der österreichische Staatsangehörige, Schiffsrheder und Grosshändler Josef Löbl in Braila und

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Spiro Tomanovich in Triest den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe,

der Magazinsmeister der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien Ferdinand Rille den fürstlich bulgarischen Civilverdienst-Orden sechster Classe,

der Maschinenführer der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Emunuel Samek in Wien die fürstlich bulgarische silberne Verdienst-Medaille annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen zu landesfürstlichen Commissären ernannt:

bei den „Oesterreichischen Schuckert-Werken" den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Camill Kuranda und zu dessen Stellvertreter den mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerial-Secretär im Eisenbahnministerium Alphons Edlen von Glaser;

bei der Localbahn Wolframs-Teltsch den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Kolisko;

bei den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan, sowie bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Richard Ziffer;

bei der Localbahn Saitz-Czeicz-Göding den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter von Strigl;

endlich bei der Localbahn Mauthausen-Grein den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Gaber. [Z. 2913/E.-M.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate October 1897.

Artikel	Lager am 1. October	Eingang	Ausgang	Lager am 31. October
	Metercentner			
Weizen	508	3030	2410	1128
Roggen	192	—	—	192
Gerste	428	—	173	255
Hafer	3052	1121	844	3329
Malz	714	304	242	776
Mais	1058	800	755	1103
Diverse	832	2870	2764	938
Total	6784	8125	7188	7721

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat October 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten October 1897
		vom ersten bis letzten October		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	68.527	43.548	31.553	80.522
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	3.379	806	1.082	3.103
Wein	6.051	1.156	1.373	5.834
Zucker	37.521	33.913	22.827	48.607
Diverse	21.576	7.673	6.271	22.978
Assecuranzwerth . . fl.	2,707.689	1,602.740	1,095.287	3,215.142

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten October 1897
		vom ersten bis letzten October		
Lagerscheine:				
Stück	20	1	1	20
Versicherungswerth . fl.	26.880	840	2.000	25.720
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat October 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten October 1897
		vom ersten bis letzten October		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	63.234	31.273	28.342	66.165
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	17.080	22.842	8.857	31.065
Korn	4.433	—	1.052	3.381
Mais	38.569	5.536	17.176	26.929
Diverse	3.152	2.895	1.257	4.790
Assecuranzwerth . . fl.	364.960	219.280	186.380	397.860

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten October 1897
		vom ersten bis letzten October		
Lagerscheine:				
Stück	6	3	abgeschrieben	9
Versicherungswerth . fl.	52.410	68.150	11.500	109.060
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	October 1897				October 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	391.980	241.733	253.256	380.457	380.362	359.065	300.965	438.462
Darunter:								
Weizen	48.380	22.832	24.024	47.188	45.266	136.383	52.920	128.729
Roggen	13.778	35.780	19.107	30.451	22.588	51.433	53.515	20.506
Gerste	70.827	54.140	43.549	81.418	85.121	79.909	68.923	96.107
Hafer	32.873	75.294	39.902	68.265	20.942	37.990	26.848	32.084
Mais	159.867	34.624	104.657	89.834	126.620	19.983	60.734	85.869
Hirse	1.244	1.238	662	1.820	839	387	525	701
Bohnen	3.027	1.882	1.455	3.454	3.329	9.816	8.294	4.851
Erbsen	5.697	653	2.775	3.575	928	3.760	664	4.024
Malz	75	306	365	16	1.576	—	324	1.252
Raps	25.710	4.340	3.753	26.297	32.066	1.983	7.236	26.813
Hanfsamen	1.513	100	425	1.188	36	438	88	386
Wicken	1.305	68	170	1.203	1.231	612	218	1.625
Mehl	802	3.585	2.026	2.361	4.764	2.797	3.558	4.003
Kleie	6.434	1.164	1.970	5.628	1.467	2.375	1.956	1.886
	371.532	236.006	244.840	362.698	346.773	347.866	285.803	408.836
Spiritus	857	63	880	40	1.193	—	—	1.193
Zucker	4.303	100	1.676	2.727	11.541	685	7.228	4.998
Wein	886	269	390	765	2.313	297	654	1.956
Oele und Fette	1.001	179	286	894	3.321	1.150	932	3.539
Sonstige Waaren	13.401	5.116	5.184	13.333	15.222	9.067	6.348	17.940
Mittlere Tagesbewegung	19.038 Meter-Centner				24.445 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,396.220	1,774.980	1,611.280	3,559.920	3,420.930	2,007.285	1,678.360	3,749.855

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	54	33	36	51	121	66	34	153
Versicherungswerth . . fl.	378.940·—	199.100·—	274.400·—	303.640·—	280.110·—	658.050·—	163.420·—	774.740·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	—	—	1	14	2	—	16
Versicherungswerth . . fl.	2.500·—	—	—	2.500·—	14.600·—	6.000·—	—	20.600·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	—	—	2.000·—	7.000·—	2.900·—	—	9.900·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Allgemeiner Tarif, Theil I, für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines Tarifes, Theil I, gemeinsame Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr im Bereiche der betheiligten Eisenbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt ein Tarif, Theil I, „Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden“ im Bereiche österreichischer Eisenbahnen und der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern erhältlich.

Wien, am 10. November 1897. [834]

K. k. Staatsbahn-Direction Wien
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz und Brünn über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Der in Nr. 121 vom 19. October 1897 des „Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt“ mit Giltigkeit vom 1. December 1897 publicirte Tarif gelangt erst mit 1. Jänner 1898 zur Einführung.

Derselbe wurde durch Einbeziehung directer Taxen für den Verkehr zwischen Bad Elster und Brünn über Eger oder Franzensbad—Komotau—Saaz—Prag (Staatsbahnhof)—Böhm.-Trübau erweitert.

Prag, am 8. November 1897. [835]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn, bezw. Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.

Aufhebung eines Tarifes und Einführung eines neuen Tarifes.

Unter Aufhebung des vom 1. October 1892 giltigen Tarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn sammt Nachträgen tritt als Ersatz für denselben am 1. Jänner 1898 ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr aus Böhmen nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt (Linie Eisenach—Lichtenfels und Seitenlinien) mit der Bezeichnung „Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels“ in Wirksamkeit.

Derselbe enthält gegenüber den gegenwärtigen Frachtsätzen des Tarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen.

Abdrücke des neuen Tarifes sind anfangs December 1897 bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0·50 Mark oder 0·60 Kronen zu beziehen.

Prag, am 10. November 1897. [836]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. — Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben. — K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. — Localbahn Spielfeld-Radkersburg. — Localbahn Radkersburg-Luttenberg. — Localbahn Cilli-Wöllan.

Aufhebung bestehender und Einführung neuer Personentarife.

Mit 1. Jänner 1898 treten folgende Tarife und Tarifnachträge ausser Wirksamkeit:

Tarif, Theil I. Reglementarische Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, giltig vom 1. April 1893, nebst dem hiezu gehörigen Nachtrag I;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. April 1894, nebst den hiezu gehörigen Nachträgen I bis IV;

Tarif, Theil II, für die Befördernng von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, giltig vom 1. April 1893, nebst den hiezu gehörigen Nachträgen I—III;

Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing—Kaltenleutgeben, giltig vom 18. August 1883, nebst den hiezu gehörigen Nachträgen I—VIII;

Ausnahmetarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. Jänner 1891, nebst den hiezu gehörigen Nachträgen I—IV;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg, giltig vom 1. April 1893, sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I—III;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg, giltig vom 1. April 1893, nebst dem hiezu gehörigen Nachtrag I;

Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtentransport auf der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom Tage der Betriebseröffnung, nebst den hiezu gehörigen Nachträgen I—V;

die Tarif- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten (Tourkarten, sowie Tour- und Retourkarten) zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dann der Localbahn Spielfeld-Radkersburg einerseits und Stationen der Localbahn Radkersburg-Luttenberg andererseits, giltig vom 1. Februar 1891, nebst dem hiezu gehörigen Nachtrag I;

endlich die Fahrpreis- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. December 1896.

Hiefür gelangen mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 folgende Tarife, bezw. folgender Tarifnachtrag zur Einführung:

Tarif, Theil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Preis 2 Kronen;

Tarif, Theil II, Heft 2, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im directen Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Preis 2 Kronen;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben; Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn; Preis 50 Heller;

Nachtrag I zu dem vom 1. September 1896 giltigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn; Preis 20 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg; Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung ven Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg; Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Localbahn Cilli-Wöllan; Preis 50 Heller.

Die vorstehend angeführten neuen Tarife und der Nachtrag I zum Personentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn sind ab 15. December 1897 bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Ueber den an Stelle des ausser Kraft tretenden Tarifes, Theil I, mit 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangenden neuen Tarif, Theil I, erfolgt besondere Verlautbarung.

Wien, am 10. November 1897. [837]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von den Stationen Banya, Szabolcs und Üszög nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes.

Mit Ende December 1897 tritt der Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquetts von den Stationen Banya und Szabolcs der k. k. pr. Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn und der Station Üszög der kgl. pr. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Juni 1895, ausser Kraft.

Für den bezeichneten Verkehr gelangen directe Frachtsätze im Rahmen des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und des Ungarischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Wien, am 9. November 1897. [838]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung weiterer Stationen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 werden die Stationen Kroscienko und Lisko-Lukawica der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. September 1897 für den obgenannten Kohlenverkehr im Kartirungswege einbezogen.

Demgemäss sind auf Seite 14 des bezüglichen Ausnahmetarifes unter Schnitttafel II, Gruppe A, die Station Kroscienko mit einem Frachtsatze von 84 Hellern und Lisko-Lukawica mit einem Frachtsatze von 80 Hellern per 100 kg, ferner auf Seite 20 unter Schnittpunkt I diese Stationen mit einer Entfernung von 360, bezw. 328 km einzusetzen.

Wien, am 7. November 1897. [839]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Fahrpreis-Berichtigung.

Mit 1. December 1897 gelangen die nachstehenden directen Fahrpreise in beiden Verkehrsrichtungen zur Einführung:

	Einfache Fahrt giltig für Personenzüge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1. Für Civilreisende:	Kronen		
Niederlindewiese—Prerau über Sternberg—Olmütz	10.82	6.64	3.60
Markersdorf—Olmütz über Sternberg	—	2.18	1.16
Treublitz—Brünn über Sternberg—Olmütz—Prossnitz—Nezamislitz	—	5.92	3.02
2. Für Militärpersonen ausser Dienst:			
Hannsdorf—Olmütz über Sternberg	4.48	2.44	1.22

Gleichzeitig werden mit sofortiger Giltigkeit die im Tarife für den directen Personenverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. September 1897 auf Seite 8 enthaltenen Fahrpreise der Relation Bielitz—Wegierska górka auf:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Kronen		
2.56	1.66	—.86

berichtigt.

Wien, am 11. November 1897. [840]

Die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich auch namens der betheiligten k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung gemischter Fahrscheinhefte I./II. Classe zwischen Karlsbad und Bukarest.

Mit 1. December 1897 gelangen gemischte Fahrscheinhefte I./II. Classe zwischen Karlsbad und Bukarest über Komotau—Saaz—Prag—Brünn—Wien Staatsbahnhof / Nordbahnhof — Bruck a/L. / Marchegg — Predeal zum Preise von Frcs. 83.95 per Fahrscheinheft zur Ausgabe.

Die Fahrscheinhefte haben eine zehntägige Giltigkeitsdauer rücksichtlich der österreichisch-ungarischen Strecken für die II. Classe und rücksichtlich der rumänischen Strecke für die I. Classe.

Wien, am 11. November 1897. [841]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Einführung directer Frachtsätze für lebendes Geflügel als Eilgut in Wagenladungen ab der Station India (kgl. U. Stb.).

Mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege treten unter Aufrechthaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut ab India (Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen) nach mehreren Stationen der kgl. Preussischen und kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen directe Frachtsätze in Kraft, in der Weise, dass die im Verkehre via Ujvidék für 100 kg bestehenden directen Frachtsätze mit einer Erhöhung von 20 Markpfennigen für 100 kg Anwendung finden.

Nach den folgenden deutschen Stationen, für welche von Ujvidék directe Sätze nicht bestehen, beträgt der Frachtsatz ab India, und zwar: nach Leschnitz 885, nach Niederau 1089 und nach Weinböhla 1075 Markpfennige für 100 kg.

Wien, am 11. November 1897. [842]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Localgütertarifes, Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft, durch welchen der bisher bestandene bezügliche Tarif vom 1. August 1883 sammt Nachträgen I A bis IV A ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält ausser den normalen Tarifsätzen noch besondere Bestimmungen über das Lagergeld und die Auf- und Ablegegebühr, Ergänzungen und Waarenclassification, ferner Ausnahmetarife für verschiedene Artikel, Specialbestimmungen für die Güterüberführung in Wien, Aussig, Korneuburg, Tetschen, Nimburg und Prag (Hafen in Karolinenthal), und einen Anhang, enthaltend Frachtermässigungen für einzelne Artikel und Relationen.

Der neue Tarif kann zum Preise von 5 Kronen per Stück sowohl in den gesellschaftlichen Stationen, als auch bei der unterzeichneten Direction in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 5. November 1897. [843]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Localbahn Caslau—Zawratetz-Třemošnitz—Časlau—Močowitz.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
K. k. priv. Localbahn Königshan-Schatzlar.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.
Localbahn Melnik-Mšeno.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
Reichenau a. K.-Solnitzer Localbahn.

Am 1. Jänner 1898 gelangen die weiter angeführten Gebührentarife, Theil II, zur Einführung, und zwar:

a) Für die Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz—Časlau—Močowitz.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Gebührentarif, Theil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. Juni 1890, ausser Kraft gesetzt.

b) Für die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Durch diesen Tarif wird der vom Tage der Betriebseröffnung giltige Tarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

c) Für die Localbahn Königshan-Schatzlar.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige vom 1. Juni 1890 giltige Gebührentarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

d) Für die Kuttenberger Localbahn.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. October 1891 giltige Gebührentarif für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

e) Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen.

Durch diese Zusammenstellung wird die Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen, giltig vom 1. Jänner 1897, sowie der Ausnahmetarif für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen von Zawratetz-Třemošnitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Juli 1892, aufgehoben.

Exemplare dieser Tarife können bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise ad a), c), d) und e) von je 40 Heller und ad b) von 60 Heller in Bestellung gebracht werden.

Wien, im November 1897. [844]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung dieser Localbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2013	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Cement, auch hydraulischer Kalk der Position C—5 der Güterclassification, Tarif Theil I für die österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Königshof Geleiseanlage (k.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	87 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
2014	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Specialtarifes 2	Szucsány	Liebau (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	146 Heller		Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 Die Publication erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2015	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisenerze, rohe und geröstete, zum Hochofenbetriebe	Mitterdorf, Payerbach-Reichenau und Pitten	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit directe Frachtsätze bestehen, directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation, und in Fällen, in welchen directe Frachtsätze nicht vorhanden sind, directe ab Wien Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückgehenden Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der Preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe Frachtsätze bestehen: Ausnahmetarife Nr. 2 B, Nr. 10 und Nr. 3 B des vom 1. November 1897 giltigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 3, bezw. Ausnahmetarif Nr. 59 des vom 1. Jänner 1896 giltigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, und bezüglich jener Relationen, in welchen directe Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind, Ausnahmetarif Nr. 57 und 59 im Gütertarife Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	2 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reduction des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein
			2. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände, Schwefelkiesabbrände), zum Hochofenbetriebe	Aichberg-Steyrermühle, Bruck a. d. Mur, Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Rannersdorf, Liesing und Niklasdorf							2 Markpfennige			
			3. Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, zum Hochofenbetriebe	Antonischacht, Eisenerz, Freiland, Garsten loco und transito, Gross-Reifling, Hainfeld, Hieflau, Hohenberg, Judenburg, Kienberg-Gaming, Lilienfeld, Rosenau, Rottenmann, St. Pölten, St. Veit a. d. Gölsen, Scheibbs, Scheibmühl, Scheifling, Schrambach, Steyr, Trieben, Unzmarkt, Waidhofen a. d. Ybbs, Weissenbach a. d. Triesting, Weissenbach-St. Gallen, Weyer, Wilhelmsburg und Zeltweg							3 Markpfennige			
				Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr. Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau, insoweit nicht etwa besondere Zugeständnisse bestehen							2 Markpfennige			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2016	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirtes, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Maschinenöle; b) Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphtha)	Mährisch-Ostrau	Kandrzin	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief; Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 49 Pfennige b) 49 „		Im Kartirungswege		
2017	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Kunstdünger (Knoppern- und Myrobalanenmehl-Abfälle)	Hetzendorf	Diószeg, Galanta und Nagy-Szombat Gány	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Directe Sätze bestehen nicht	67 70 Heller inclus. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2018	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Felle, rohe, gesalzen oder getrocknet	Wien (K.E.B.)	Genf transit für Sendungen von oder nach der Station Millau (Depart. Aveyron) der Französischen Südbahn und umgekehrt	Bestimmungen des Specialtarifes 8 im Nachtrage 1 zu dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr vom 1. Februar 1874	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	54·08 Francs für 1000 kg		Im Kartirungswege		Der im nebenstehend bezeichneten Specialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von Francs 45·28 pro 1000 kg hat nunmehr für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" (exclusive der Station Millau) Geltung
2019	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Salz der Pos. 8, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Ebensee	Aussee	Aufgabe als Frachtgut a) unter 5000 kg b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	a) 135 kr. = 270 h b) 130 kr. = 260 h c) 122 kr = 244 h	a) 97 h b) 95 h c) 92 h	a) 173 h b) 165 h c) 152 h	Im Kartirungswege		
				Ischl					a) 140 kr. = 280 h b) 135 kr. = 270 h c) 126 kr. = 252 h	a) 93 h b) 92 h c) 90 h	a) 187 h b) 178 h c) 162 h			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2020	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ochsen, lebende	Villach S.B. und k.k.St.B.	Viehausladestelle in S. Sabba (Triest)	Beförderung in ganzen Wagenladungen als Frachtgut. Ein- und Ausladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	422*)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Krainburg						273*)				
				Lees-Veldes						318*)				
				Rudolfswerth						367†)				
				Gottschee						367†)				
				Reifnitz						343†)				
				Villach S.B. und k.k.St.B.	Fiume					422				
				Krainburg						273				
				Lees-Veldes						325				
				Rudolfswerth						375**)				
				Gottschee						375**)				
				Reifnitz						351**)				
										Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens				

*) Den auf Grund obiger Frachtsätze ermittelten Frachtgebühren ist bezüglich der Ueberfuhr nach Triest-S. Sabba eine Gebühr von K 6·— pro Wagen zuzuschlagen.

**) Den auf Grund obiger Frachtsätze ermittelten Frachtgebühren ist bezüglich der Ueberfuhr in Laibach eine Gebühr von K 6·— pro Wagen zuzuschlagen.

†) Den auf Grund obiger Frachtsätze ermittelten Frachtgebühren ist sowohl bezüglich der Ueberfuhr in Laibach, als auch bezüglich der Ueberfuhr nach Triest-S. Sabba eine Gebühr von je K 6·— pro Wagen zuzuschlagen.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
2021	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, auch Briquetts	Agfalva	Baden Frachtenbahnhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	37	34	3	Im Kartirungswege		
					Ebenfurth				35	30	5			
					Gloggnitz				40	34	6			
					Gumpoldskirchen				37	34	3			
					Guntramsdorf				37	34	3			
					Payerbach-Reichenau				44	37	7			
					Pottendorf-Landegg				35	30	5			
					Unter-Waltersdorf				40	34	6			
									incl. ungar. Steuer					
2022	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnstationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn — und vice versa	Cormons und Peri	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegzárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter versehen sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Variabel	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter; ad b) Frachtsätze der Classe II	Variabel	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2023	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen	Verschiedener Art	Diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der im Betriebe der genannten Verwaltungen stehenden Localbahnen	Diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Die näheren Bestimmungen sind aus der „Zusammenstellung“ der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B stehenden Localbahnen unter einander, sowie für den Verkehr zwischen Stationen dieser Localbahnen einerseits und Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. andererseits, giltig vom 1. Jänner 1898, sowie aus dem im Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. enthaltenen „Anhang“ zu entnehmen	
2024	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898, finden für Sendungen der Zuckerraffinerie in Doudleb die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthaltenen, respective die in den Verbandsverkehren bestehenden Frachtsätze für Doudleb Anwendung.									Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, respective bei abgebenden Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmescheine oder Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	
2025	Oesterr. Nordwestbahn	K.F.N.B. und St.E.G.	Eier	In das laut Verordnungsblatt Nr. 120 vom 16. October 1897, Pos. 1812, bedungene Minimalquantum von 6000 t werden unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bedingungen auch jene Eiertransporte eingerechnet, welche auf Grund der im Verordnungsblatte Nr. 127 vom 4. November 1897 unter Pos. 1944 veröffentlichten Tarifermässigung abgefertigt wurden.										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
87	Nr. 115 vom 5. October 1897	1733	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle (Lignitkohle) der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Breitenschützing	Aussee	Für die Zeit vom 1. November bis 31. December 1897 wird ein ermässigter Frachtsatz von 44 h zugestanden, weshalb der Nachlass vom bestehenden Frachtsatze während dieser Zeit 12 h beträgt	

Druck von Otto Maass' Sohne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. Wien, 18. November 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 4. November 1897*) für die Eisenbahn Chabówka-Zakopane.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Gutsbesitzer Ladislaus Grafen Zamojski die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Chabówka der k. k. Staatsbahnen über Neumarkt nach Zakopane in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Der Concessionär ist verpflichtet, über Aufforderung der Staatsverwaltung und unter den protokollarisch festgesetzten Bedingungen eine Fortsetzungslinie der eingangs bezeichneten Eisenbahn von der Station Neumarkt bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Kralován herzustellen, und haben die nachfolgenden Bestimmungen auch auf diese Fortsetzungslinie Anwendung zu finden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Der Bautermin für die im § 1 genannte Zweiglinie wird seinerzeit vom k. k. Eisenbahnministerium festgestellt werden.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 9. November 1897 ausgegebenen C. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 257.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolange Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, Prioritätsobligationen und Prioritätsactien, welch letztere bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage und unter den von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Modalitäten auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des Material-Reservefonds und des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes, keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, dann der Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Festsetzung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen für den Fall vorbehalten, als die dem Bahnunternehmen Seitens des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau gewährte Reinertragsgarantie nicht mehr in Anspruch genommen werden sollte. Ferner soll die Staatsverwaltung in dem Falle, als die concessionirte Bahn in der Folge einen Anschluss an das ungarische Bahnnetz erlangen sollte, berechtigt sein, die Tarife für den Durchzugsverkehr auf der concessionirten Bahn nach freiem Ermessen festzusetzen.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 2 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind be der Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern und Zuschläge und die sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen. Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

2. Der im Sinne der vorstehenden Bestimmung berechnete Einlösungspreis ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

3. Sollte die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen und etwa aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle des Concessionärs die obgedachten Darlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt, die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Concessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 2, bezw. anstatt der nach Absatz 3 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 2 und 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen jeder Art zu leisten. Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage der Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 4 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche als Zugehör des Bahnunternehmens oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 4) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

8. Der Concessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Concessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Concessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 6) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für den Concessionär bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 4. November 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb von Chabówka nach Zakopane.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Chabówka nach Zakopane ist eingeleisig mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 43·6 km lange Eisenbahn von Chabówka nach Zakopane zweigt am westlichen Ende der Station Chabówka der Linie Saybusch—Neu-Sandec der k. k. Staatsbahnen ab, übersetzt unmittelbar darauf den Rabafluss und führt anfangs am linken Ufer des genannten Flusses, dann nach abermaliger Uebersetzung desselben am rechten Flussufer bis nach Raba-wyżna.

In ihrem weiteren Zuge ersteigt die Trasse, an der rechtsseitigen Lehne des Rabathales sich entwickelnd, unter Berührung der Ortsgebiete von Sieniawa und Klikuszowa die Wasserscheide zwischen dem Raba- und dem Czarny-Dunajecflusse bei „Przystop“, durchführt die letztere mittels eines Tunnels und fällt sodann bis zur Ueberschreitung des Lobiednicabachthales. Von hier aus senkt sich die Trasse weiter bis zur Uebersetzung des Czarny-Dunajecflusses und gelangt nach Neumarkt (Nowytarg), woselbst im Südwesten der Stadt die gleichnamige Station angelegt wird.

Nach dem Verlassen derselben zieht die Bahn am linksseitigen Ufer des Biały-Dunajecflusses, berührt die Ortsgebiete von Szaflary und Biały-Dunajec und gelangt nach Uebersetzung des Biały-Dunajecflusses über Poronin nach Zakopane, woselbst die Endstation errichtet wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen. Gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Eisenbahn an die Staatsbahnlinie Saybusch—Neu-Sandec in der Station Chabówka herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Eisenbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Eisenbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Theilstrecke Chabówka—Neumarkt in der Regel nicht weniger als 250 m betragen.

Die Anwendung kleinerer Bogenhalbmesser als 250 m innerhalb dieser Theilstrecke ist in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig, unterliegt jedoch der fallweisen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums; in keinem Falle dürfen aber Bögen mit kleinerem Halbmesser als 210 m zur Anwendung gelangen.

Innerhalb der Theilstrecke Neumarkt—Zakopane können Bogenhalbmesser bis zu 150 m angewendet werden.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 250 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in der Anschlussstation und in den Kreuzungsstationen, ferner bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten in der Strecke Chabówka—Neumarkt eine Kronenbreite von 4·3 m, innerhalb der Theilstrecke von Neumarkt bis Zakopane eine solche von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse in der Strecke Chabówka—Neumarkt mindestens 1·9 m und bei jener von Neumarkt bis Zakopane mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen innerhalb der Theilstrecke Chabówka—Neumarkt mindestens 0·6 m und innerhalb der Theilstrecke Neumarkt—Zakopane mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In der Strecke Chabówka—Neumarkt muss die Unterbaukrone dort, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden; in der Strecke Neumarkt—Zakopane kann dieses Mass auf 0·5 m reducirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen können in theilweiser Abweichung von dem Normale des vorgenannten Systems 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In der Strecke Chabówka—Neumarkt ist jede Schwelle normalmässig mit 2 Unterlagsplatten zu versehen, dagegen wird in Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale bezüglich der Theilstrecke Neumarkt—Zakopane gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern in der Strecke Chabówka—Neumarkt eine Breite von 3·15 m in der Strecke Neumarkt—Zakopane eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten in der Strecke Chabówka—Neumarkt mindestens 0·3 m, in der Strecke Neumarkt—Zakopane mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind entweder in Stein- oder Ziegelbau herzustellen oder mit Blockwänden auszuführen, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz, eventuell mit Blockwänden ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn vorläufig nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebsführenden k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird vorläufig auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit den durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385, und vom 25. August 1879, Z. 25.796, vorgeschriebenen Inschriften.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden, oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Concessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Lemberg zu wenden.

Die Ausrüstung der Bahnstrecke Chabówka—Neumarkt mit elektrischen Glockenschlagwerken, sowie die Ausrüstung der Stationen dieser Strecke mit Centralweichenstellanlagen kann vorläufig entfallen, bezw. bleibt jenem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem die Bahn eine Fortsetzung nach Ungarn erhält.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In den Kreuzungsstationen sind Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau als betriebführenden Verwaltung der Bahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit dieser Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten des Concessionärs.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven, bezw. Tender erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten, und von ersteren mindestens 60 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 60 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Concessionärs von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Eisenbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Insofern nicht der in § 10, Absatz 2, angeführte Fall eintritt, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Eisenbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 4. November 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu besonders billigen Tarifsätzen in Frankreich.

Die im vorigen Jahre auf der englischen Ost- (Great Eastern) Bahn eingeführte Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu besonders billigen Tarifsätzen hat eine bedeutende Ausdehnung angenommen. Im Jahre 1896 sind nicht weniger als 60.000 Sendungen solcher Erzeugnisse zu den herabgesetzten Tarifen befördert worden. Von 3000 Sendungen in den ersten zwei Monaten des Jahres 1896 ist dieser Verkehr auf 12.000 Sendungen in den entsprechenden Monaten des Jahres 1897 gestiegen. Auch die schottischen Eisenbahn-Gesellschaften haben, dem englischen Beispiel folgend, eine bedeutende Herabsetzung ihrer landwirthschaftlichen Tarife beschlossen. Das Vorgehen der englischen Ostbahn hat den Zweck, die landwirthschaftlichen Producenten mit den städtischen Consumenten zum Vortheile beider in unmittelbare Verbindung zu bringen und durch die damit zu erreichende Verkehrssteigerung die eigenen Einnahmen zu mehren. In Frankreich haben diese Bestrebungen sehr bald Beachtung gefunden. Eine zur Begutachtung der Einrichtung eingesetzte ausserparlamentarische Commission hat, nach der „Ztg. d. V. D. E.-V.", in ihrem kürzlich erstatteten Berichte empfohlen, gleichwie in England und Belgien (wo landwirthschaftliche Erzeugnisse bis zu 60 kg von den Producenten in bestimmten Zügen unentgeltlich mitgeführt werden dürfen) eine besondere Behandlung für landwirthschaftliche Erzeugnisse, wie Eier, Butter, Rahm, Käse, Obst und Gemüse, Milch, geschlachtetes Geflügel, todtes Wild, Honig, Fleisch, Wurstwaaren, Fett u. s. w., einzuführen.

Für die landwirthschaftlichen Lebensmittel, die als solche in einem von der Regierung und den Eisenbahnen gemeinschaftlich aufzustellenden Verzeichnisse zu benennen wären, wäre die Stempelgebühr, wie für Postcolli, auf 10 Cts. herabzusetzen.

Ausserdem wird empfohlen, von den Eisenbahnen zu verlangen, dass sie entweder einzeln oder in Gruppen den Versuch machen, für die Beförderung landwirthschaftlicher Lebensmittel ermässigte Sondertarife einzuführen, die nach dem Zonensystem auf nicht zu grosse Entfernungen, von ungefähr 100 km, herzustellen wären. Diese Sondertarife würden auf Sendungen im Höchstgewichte von 50 kg (in England 60 Pfund), mit Frachtberechnung von 10 zu 10 kg, zu beschränken sein und hätten nachstehende Bestimmungen zu enthalten:

1. Die Sendungen, die deutlich den Namen der Bestimmungsstation und des Empfängers zu tragen hätten, wären in einer mit den Eisenbahnen zu vereinbarenden Normalverpackung zu befördern, oder besser in leichten Kisten, die das Publicum nöthigenfalls auf den Bahnhöfen kaufen könnte und die nicht zurückgesandt würden.

2. Der Beförderungspreis, der die Zuführung in die Wohnung des Empfängers einzuschliessen hätte, wäre bei Abgang der Sendung zu entrichten. Die Zahlung wäre durch Aufkleben besonderer auf den Bahnhöfen käuflicher Marken ersichtlich zu machen.

3. Die Beförderung und die Zustellung wären innerhalb der für Eilgut festgesetzten Lieferfrist auszuführen; für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung wäre die — abzustufende — Entschädigung auf einen geringeren als den für Postpackete bestimmten Betrag festzusetzen.

4. Die Natur und die Menge der beförderten Artikel wären vor Abgang auf Octroi-Declarationsformularen anzugeben, die dem Zugbediensteten zu übergeben oder der Sendung aussen anzuheften wären.

5. Für die Auszahlung der Nachnahmen wäre ein Zonentarif einzuführen unter Berechnung einer Stempelgebühr von 10 Cts.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 22. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. November brachten die Abgeordneten Lorber, Dr. Hofmann und Genossen folgenden Antrag ein:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, der fachlichen Ausbildung der Eisenbahnbediensteten (Beamte, Unterbeamte, Diener) technischer Richtung ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu diesem Zwecke:

1. die Erweiterung der Lehrverfassung der technischen Hochschulen durch grössere Berücksichtigung des Verkehrs- und Verwaltungsdienstes bei den Eisenbahnen zu veranlassen;

2. eigene Eisenbahnfachschulen zu errichten, bezw. auf die Errichtung solcher Schulen hinzuwirken.

Dieser Antrag wolle dem zu wählenden Eisenbahnausschusse zur Vorberathung zugewiesen werden."

In derselben Sitzung brachten die Abgeordneten Lorber, Dr. Hofmann, Forcher und Genossen folgenden Antrag ein:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen eigene Lehrwerkstätten zu errichten, bezw. bei den Werkstätten der Privatbahnen auf die Errichtung solcher Lehrwerkstätten hinzuwirken.

Dieser Antrag wolle dem zu wählenden Eisenbahnausschusse zur Vorberathung zugewiesen werden."

Weiters stellten in derselben Sitzung die Abgeordneten Lorber, Dr. v. Hochenburger, Posch und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Anfrage:

„Die Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlage der Südbahn zu Bruck an der Mur ist so bekannt, dass darüber eigentlich kein Wort mehr zu sagen ist.

Seit Jahren wird wiederholt im hohen Abgeordnetenhause und in der Oeffentlichkeit darauf hingewiesen, dass diese Anlage eine stete und ernste Gefahr für die Sicherheit der Reisenden und der Eisenbahnbediensteten bilde, und dass es nur der gewissenhaftesten und aufopferndsten Thätigkeit der letzteren zu verdanken ist, wenn grössere Unglücksfälle bisher vermieden worden sind.

Es muss allerdings zugegeben werden, dass das Eisenbahnministerium schon vor längerer Zeit den Auftrag zur Erweiterung der fraglichen Anlage ertheilt hat, und dass auch von Seiten der Verwaltung der Südbahn bereits die Pläne ausgearbeitet wurden.

Allein die Ausführung hat noch immer nicht begonnen, obwohl die stetige Zunahme des Verkehres die Verbesserung der geradezu unhaltbar gewordenen Verhältnisse dringendst verlangt.

Die Unterzeichneten erlauben sich daher, an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage zu stellen:

Ist seine Excellenz geneigt, in der nachdrücklichsten Weise dahin zu wirken, dass die Erweiterung der Bahnhofsanlage der Südbahn zu Bruck an der Mur schleunigst durchgeführt werde?"

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Doctor Schücker, Dr. Knoll und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellation:

„Auf der Linie Prag—Brüx—Moldau der k. k. Staatsbahn ist in dem Eisenbahnzuge, welcher um $^{3}/_{4}$11 Uhr Nachts in Brüx einlangt, am 1. November 1897 folgender Fall vorgekommen:

Am 1. November 1897 ist ein Privatbeamter deutscher Nationalität auf der obgenannten Eisenbahnlinie in der Station Weberschan eingestiegen.

Derselbe wurde von dem den Zug begleitenden Conducteur in czechischer Sprache angesprochen und erhielt, als er dem Conducteur erklärte, ein Deutscher zu sein und eine deutsche Ansprache zu verlangen, die in barschem Tone gehaltene Antwort: „Schauen Sie, dass Sie einsteigen, sonst lasse ich Sie zurück."

Kaum war dieser deutsche Fahrgast in den Zug eingestiegen, so wurde er von einem bereits im Coupé sitzenden Mitreisenden czechischer Nationalität erst wörtlich und dann thätlich insultirt, indem ihm derselbe mehrere, mit einer Verletzung des rechten Auges verbundene Faustschläge versetzte.

Der deutsche Fahrgast beschwerte sich über diese ihm angethane Gewaltthätigkeit bei dem Conducteur, erhielt aber von demselben keinen Schutz, vielmehr zeigte sich derselbe als mit dem czechischen Mitreisenden im Einverständniss, indem er mit demselben in flüsterndem Tone ein in czechischer Sprache gehaltenes Gespräch führte, in welchem er offenbar dem czechischen Mitreisenden seine Billigung zur Misshandlung des deutschen Fahrgastes ausdrückte.

In der Station Obernitz angelangt, verlangte der deutsche Fahrgast, ihm zu gestatten, bei dem Stationsvorstand über diese ihm widerfahrene Misshandlung Beschwerde zu führen.

Der Conducteur erwiderte ihm auf sein Ansuchen: ‚Der (Stationsvorstand) wird Ihnen gerade aufwarten'.

Trotzdem gelang es dem deutschen Fahrgaste, seine Beschwerde dem Stationsvorstande vorzutragen, empfing jedoch von demselben (gleichfalls ein Czeche) achselzuckend den Bescheid, er könne nichts machen, er werde hierwegen nach Brüx telegraphiren.

Dieses ist nun nicht geschehen, und so gelang es dem czechischen Mitreisenden in Brüx (Station Staatsbahnhof) aus dem Zuge sich zu entfernen, ohne dass seine Identität constatirt und er zur Verantwortung gezogen werden konnte.

Die Gefertigten bringen diesen Vorfall zur Kenntniss Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers mit der Anfrage:

Was gedenkt Seine Excellenz zu thun, um in diesem Falle durch das Eisenbahnpersonale die Person des czechischen Mitreisenden festzustellen und in Hinkunft das deutsche, auf der obgenannten Staatsbahn verkehrende Publicum vor Gewaltthätigkeiten von Mitreisenden zu schützen, sowie das Eisenbahnpersonale zur strengen, nicht von nationaler Leidenschaft beeinflussten Pflichterfüllung zu verhalten?"

In der 23. Sitzung des Abgeordnetenhauses übermittelt der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf betreffend die Veräusserung der Staatsbahnlinie Böhm.-Leipa—Niemes an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die zufolge des mit dem Gesetze vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, genehmigten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 vom Staate erworbene Localbahn von Böhm.-Leipa über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt und dem sonstigen unbeweglichen Zugehör behufs Einbeziehung derselben in die zu erbauende Bahnlinie von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg um den Betrag von 1,300.000 fl. ö. W. an die priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu veräussern.

Artikel II.

Das auf obige Veräusserung (Artikel I) bezügliche Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Teplitz am 1. Mai 1897 (Wien am 8. Juni 1897) zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Staatsverwaltung einerseits und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Ueberlassung der Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes an die genannte Eisenbahn-Gesellschaft.

§ 1.

Die k. k. Staatsverwaltung überlässt der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und diese übernimmt die derzeit im Staatseigenthum befindliche, im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes Prag unter der Bezeichnung „Localeisenbahn von der Station Böhmisch-Leipa der priv. Böhmischen Nordbahn über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes mit einer Abzweigung von Reichstadt zur Zuckerfabrik in Neu-Reichstadt" inneliegende Eisenbahnlinie von Böhmisch-Leipa über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt mit der Wirkung, dass die genannte Bahnlinie vom Tage der Uebergabe (§ 4) angefangen als ein integrirender Bestandtheil der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 13. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 115, bildenden Eisenbahn von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg zu behandeln ist, und dass demzufolge auf die genannte Bahnlinie von dem bezeichneten Zeitpunkte ab die Bestimmungen der bezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde Anwendung zu finden haben.

§ 2.

Mit der nach § 1 überlassenen Bahnlinie geht die zu derselben gehörige Schleppbahn zur Holzmöbelfabrik in Niemes, wie auch das sonstige unbewegliche Zugehör der bezeichneten Bahnlinie in das durch die concessionsmässigen Vorbehalte des Staates beschränkte Eigenthum der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft über, und wird derselben ferner das Betriebsinventar mit Ausnahme des Fahrparkes und der Materialvorräthe, welche beiden Zugehörungen im Eigenthum des Staates verbleiben, abgetreten.

Im Hinblicke auf die der Bahngesellschaft obliegende Verpflichtung zur ununterbrochenen Aufrechthaltung des Betriebes der ihr überlassenen Bahnlinie werden jedoch die auf der letzteren dermal in Verwendung stehenden Locomotiven und Personenzugsgarnituren für die Zeit der Reconstruction der Bahn, längstens aber auf die Dauer von sechs Monaten vom Zeitpunkte der Uebergabe der Bahnlinie (§ 4) der Bahngesellschaft zur Verwendung auf der mehrerwähnten Bahnlinie belassen.

§ 3.

Als Entgelt für die Ueberlassung der in §§ 1 und 2 des gegenwärtigen Uebereinkommens bezeichneten Bahnlinie sammt Zugehörungen und die daselbst weiter vom Staate zugesicherten Leistungen wird die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft den Betrag von einer Million dreimalhunderttausend Gulden (1,300.000 fl.) österr. Währung, zahlbar am 1. Jänner 1898, in Baarem an die k. k. Staatscentralcasse entrichten

§ 4.

Die Uebergabe der im § 1 genannten Bahnlinie von Böhmisch-Leipa nach Niemes und des im § 2 angeführten Zugehörs derselben an die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat am 1. Jänner 1898 stattzufinden.

Der k. k. Staatsverwaltung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, die Bahnlinie sammt Zugehör auch in einem früheren Zeitpunkte an die Bahngesellschaft zu übergeben, in welchem Falle die letztere verpflichtet ist, für das im § 3 bedungene Entgelt von 1,300.000 fl. österr. Währung vom Tage der Uebergabe der Bahnlinie bis zu der thatsächlichen Berichtigung dieses Entgeltes eine vierpercentige Zinsenvergütung zu leisten.

Die vom Tage der Uebergabe angefangen aus dem Betriebe der Bahnlinie erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben gehen zu Gunsten, bezw. zu Lasten der Bahngesellschaft.

§ 5.

Mit dem Zeitpunkte der Uebergabe der Bahn (§ 4) tritt die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in die auf den Anschluss der Bahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes an die Station Böhmisch-Leipa der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, auf die Herstellung und Betriebsführung der anschliessenden Schleppbahnen, sowie überhaupt in die auf den Betrieb der genannten Bahnlinie bezüglichen Verträge und Vereinbarungen als Rechtsnachfolger an Stelle des Staates ein.

§ 6.

Sämmtliche im Besitze der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und Acten, welche die im § 1 genannte Bahnlinie von Böhmisch-Leipa nach Niemes und das im § 2 angeführte Zugehör derselben betreffen, werden gleichzeitig mit der Uebergabe der Bahn der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft übergeben werden.

§ 7.

Die k. k. Staatsverwaltung gibt ihre Einwilligung dazu, dass nach erfolgter Bezahlung des im § 3 bedungenen Entgeltes das in Gemässheit der Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 13. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 115, beschränkte Eigenthumsrecht der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft an der im § 1 bezeichneten Eisenbahnlinie im Eisenbahnbuche in geeigneter Weise zur Eintragung gebracht werde.

Die zu diesem Behufe etwa noch erforderlichen Rechtsurkunden wird die k. k. Staatsverwaltung der genannten Bahngesellschaft über deren Verlangen rechtzeitig zur Verfügung stellen.

§ 8.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 9.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 10.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Uebereinkommen unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und vereinbaren diesbezüglich, dass derartige Streitigkeiten im summarischen Verfahren ausgetragen werden sollen.

§ 11.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien ausgefertigt wird, erlangt für die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Tage der Unterfertigung, für die k. k. Staatsverwaltung aber erst mit jenem Zeitpunkte bindende Kraft, mit welchem die letztere die legislative Ermächtigung zur Abtretung der Bahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes, sowie zur Gewährung der im § 8 angeführten Gebühren- und Stempelfreiheit erlangt haben wird.

Sofern jedoch diese legislative Ermächtigung bis zum 31. December 1897 nicht erfolgt sein sollte, ist die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft an das gegenwärtige Uebereinkommen nicht weiter gebunden und ist dieses Uebereinkommen als überhaupt nicht abgeschlossen anzusehen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Lochowitz — Hinter-Třeban. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen betreffend das Detailproject der Localbahn Lochowitz—Hinter-Třeban, bezw. das Detailproject der Variante bei Litten, km 18·7 bis 22·5 der genannten Localbahn, auf den 16. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 16.932/I.]

Schleppbahn zur Cementfabrik in Steinschal (Pielachthalbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Ersten französischen Cementfabrik Max Reiche in Steinschal für eine von der Haltestelle Steinschal der Pielachthalbahn abzweigende, zur Cementfabrik führende, mit animalischen Kräften zu betreibende Schleppbahn die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 16. November anberaumt. Mit der Leitung die Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 16.933/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn. (Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno: Eröffnung der Station Unter-Cetno für den unbeschränkten Gesammtverkehr.) Am 6. November 1897 wurde die Station Unter-Cetno der Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno (im Betriebe der Böhm. Nordbahn), nachdem nunmehr die Zufahrtsstrasse dortselbst hergestellt ist, für den unbeschränkten Gesammtverkehr eröffnet.

[E.-M.-Z. 16.910/I.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

Böhmische Nordbahn.

Mit 10. November wurde in der Strecke Bodenbach—Tetschen, sowie auf dem Elbeumschlagsplatze in Tetschen-Bodenbach der Gesammtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen. Es sind somit sämmtliche auf den Linien der Böhm. Nordbahn durch die Hochwasserkatastrophe vom 30. Juli entstandenen Verkehrsstörungen zur Gänze behoben.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Genehmigung von Gesetzentwürfen zu Gunsten des Baues und Betriebes von Eisenbahnlinien durch die Magnatentafel.) Das ungarische Oberhaus hat die vom Abgeordnetenhause bereits votirten Gesetzentwürfe zu Gunsten der projectirten Linien Szécsány—Számos — Alibunár, Számos — Antalfalva, Vésztő—Kotegyán—Hollód, Püspök-Ladány—Füzesgyarmat und die Vereinigung der Concessionen der Békéser und Mátraer Localbahn und der Vicinalbahn Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyoma ohne Bemerkungen votirt und die Ministerialberichte über die Concessionirung der Arvathalbahn und der Vicinalbahn Szatmár-Fehérgyarmat zur Kenntniss genommen.

Projectirter Bau eines Donauhafens in Budapest. (Ministerielle Verfügung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister, wie aus Budapest berichtet wird, in Angelegenheit des Baues eines Winter- und Handelshafens nächst dem Weichbilde Budapests (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66) den Sectionsrath Béla Gonda beauftragt, Entwürfe für die eventuellen Anlagen an der oberen Spitze der Csepelinsel, im Lágymányos, in Altofen und in Neupest auszuarbeiten. Sobald diese Entwürfe sammt den Kostenüberschlägen fertig gestellt sein werden, wird der Minister eine Enquête einberufen, in welcher die Vertreter der Hauptstadt, des Pester Comitates, der commerciellen und industriellen Kreise ihre Wohlmeinung abzugeben haben werden. Erst dann wird die ministerielle Entscheidung in dieser für die commercielle und Verkehrsentwicklung der Hauptstadt ebenso wichtigen wie dringlichen Frage getroffen.

Bau eines Winterhafens in Pressburg. (Ministerielle Verfügung.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister wird, wie aus Budapest berichtet wird, im Rahmen der 54 Millionen-Anleihe für Wasserbauten demnächst auch den Bau des Pressburger Winterhafens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129) in Angriff nehmen lassen, da die diesbezüglich mit sämmtlichen interessirten Factoren gepflogenen Verhandlungen nunmehr zu einem günstigen Resultat geführt haben. Der Pressburger Winterhafen, dessen Kosten mit nahezu einer Million Gulden präliminirt sind, verdient nicht nur von dem Gesichtspunkte besondere Beachtung, dass derselbe ungefähr 250 Schiffen, welche auf der oberen Donau verkehren, für den Winter eine Unterkunft bieten wird, sondern er wird eine noch grössere Wirkung auf die Volkswirthschaft dadurch besitzen, dass es möglich wird, den an der Grenze des Landes sich vereinigenden Eisenbahnverkehr auf die freie Donau zu übertragen und auf diese Weise die Concurrenzfähigkeit der Rohproducte nach dem Westen zu heben, indem die Leistungsfähigkeit der Wasserstrasse stromaufwärts bis zur äussersten Grenze der Schiffbarkeit der Donau ausgenützt und hiedurch eine bedeutende Verwohlfeilung der schweren Massenfracht erzielt wird. Die Stadt Pressburg ist entschlossen, wenn auch mit Opfern, Alles aufzubieten, dass der Winterhafen auch zu einem Verkehrs- und Handelshafen ausgestaltet werde.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Aenderung der Benennung der Station Kismarton-Szárazvám der Linie Sopron—Ebenfurth.) Vom 1. November an wurde die bisherige Benennung der an der Linie Sopron—Ebenfurth gelegenen Station „Kismarton-Szárazvám" auf „Szárazvám" umgeändert. [E.-M.-Z. 16.724/I.]

Ausland.

Italien. (Einverleibung des kgl. General-Inspectorates der italienischen Eisenbahnen in das Ministerium für öffentliche Arbeiten.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, bestätigt sich die von den italienischen Zeitungen gebrachte Nachricht, dass der Minister für öffentliche Arbeiten die Absicht hegt, das königl. General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen in das Ministerium für öffentliche Arbeiten einzuverleiben. Das betreffende Project ist jedoch noch in Vorbereitung begriffen und wird gleichzeitig mit anderen Aenderungen in der Centrale für öffentliche Arbeiten zur Durchführung gelangen.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn beliefen sich in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 30. September 1897 auf 80,386.322·45 Lire, d. i. um 5,889.321·33 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 30. Juni folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven			
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Zusammen . . .	156	—	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen .	5	—	5
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	68	—	68
Gemischte I. und II. Classe . . .	103	—	103
Wagen III. Classe	226		226
Gemischte II. und III. Classe . . .	10	—	10
(für den Localbetrieb):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	-	10
Zusammen . . .	456		456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58		58
Mit Postabtheilung	22		22
Mit Postabtheilung und Abort . .	10	-	10
Zusammen . . .	90	-	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Frachten und Vieh, gedeckt .	1144	—	1144
„ „ offen, hochbordig . .	302	—	302
„ „ niederbordig	486	—	486
„ „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
„ „ hochbordig, à 30 t .	10	—	10
„ „ niederbordig, à 30 t .	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Zusammen . . .	2019	—	9201

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn war am 1. Juli 1897 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern . .	506	—	506
Mit sechs gekuppelten Rädern .	498	8	506
Mit acht gekuppelten Rädern . .	182	12	194
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	59	—	59
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	16	—	16
Verschiebemaschinen	10	—	10
Zusammen . . .	1.314	20	1.334
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	56	—	56
Wagen I. Classe A, Ab, Ac . .	488	10	498
Wagen II. Classe B, Bb, Bc . .	713	10	723
Gemischte I. und II. Classe AB, ABc	444	11	455
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung BU	50	—	50
Wagen III. Classe C	1.647	17	1.664
Gemischte I., II. u. III. Classe ABC	11	—	11
Wagen IV. Classe E	12	—	12
Wagen für Postpackete U . . .	48	—	48
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe As	29	—	29
Wagen II. Classe Bs	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe ABs	49	—	49
Wagen III. Classe Cs	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung CDs	23	-	23
Gemischte I., II. und III. Classe ABCs	1	-	1
Zusammen . . .	3.754	48	3.802
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	952	—	952
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen G	90	—	90
Für Kleinvieh I, II	60	—	60
Für Frachten, gedeckt H, Hm .	3.254	—	3.254
Für Frachten und Vieh, gedeckt HB, HBD, HBp	9.325	—	9.325
Für Frachten, offen, hochbordig L	6.317	110	6.327
Desgleichen, niederbordig N, Nt, Nf, Ntf	2.466	—	2.466
Desgleichen mit zerlegbarem Bord NBt, NBtf, NBO	693	—	693
Bordlose No	90	—	90
Cisternenwagen R, Rv, W, Y . .	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren O . .	10	—	10
Schotterwagen Q	401	—	401
Gaswagen GA	12	—	12
Schneepflüge Z	63	—	63
Tunnelwagen V	2	—	2
Rettungswagen K	49	—	49
Diverse PM	47		47
Zusammen . . .	23.074	110	23.184

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Am 22. October wurde im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien die Firma:
„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan“
mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, Nr. 152 R.-G.-Bl., der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. September 1897, Z. 28.880, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 19. October 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Zeltweg nach Wolfsberg und von Unterdrauburg nach Wöllan.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannten Eisenbahnen (22. Juni 1987), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist zunächst mit dem Betrage von 2,000.000 Kronen = 1,000.000 fl. ö. W. festgesetzt und besteht aus 10.000 Stück auf den Inhaber lautender Stammactien zu 200 Kronen = 100 fl. ö. W. Ueber Beschluss des Verwaltungsrathes können mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen Prioritätsactien à 400 Kronen = 200 fl. ö. W. im Nominalbetrage von höchstens 1,000.000 Kronen = 500.000 fl. ö. W. emittirt werden, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen.

6. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft und besteht aus mindestens acht, höchstens zwölf Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters haben der Landesausschuss des Herzogthums Steiermark und des Herzogthums Kärnten, insolange dieselben durch den Besitz der sämmtlichen von ihnen gezeichneten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt und müssen, sofern das k. k. Eisenbahnministerium in einzelnen Fällen nicht eine Ausnahme bewilligen sollte, sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsraths-Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, insofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen. Seitens des h. k. k. Eisenbahnministeriums wurde Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt. Seitens des Landesausschusses des Herzogthums Steiermark wurde Dr. Josef Schmiderer, Landesausschuss-Beisitzer in Graz, und Seitens des Landesausschusses des Herzogthums Kärnten Carl Ritter von Hillinger, Landesausschuss-Beisitzer in Klagenfurt, in den Verwaltungsrath entsendet. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 19. October 1897 wurden als Verwaltungsraths-Mitglieder gewählt: Conrad Forcher von Ainbach, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter in St. Peter ob Judenburg; Dr. Victor Hasenöhrl, k. k. Regierungsrath und Vicepräses der judiciellen Staatsprüfungs-Commission in Wien; Ernst Herbert Kerchnawe, Bürgermeister und Landtags-Abgeordneter in Wolfsberg; Hans Offner, Werksbesitzer in Wolfsberg, und Udo Schulz, Regierungsrath und Generalbevollmächtigter der Grafen Hugo, Lazy und Arthur Henkel von Donnersmark in Karlshof bei Tarnowitz (Preussisch-Schlesien).

7. Die Firma wird in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan“ entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

— Bei der Firma:
„Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor“
wurden Felix von Mottony als Mitglied des Verwaltungsrathes, sowie Hermann Hinterhuber als vom Landesausschusse des Herzogthums Kärnten entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Carl Ritter von Hillinger, k. k. Bergrath und Landesausschuss-Beisitzer in Klagenfurt, als vom Landesausschusse des Herzogthums Kärnten designirtes Verwaltungsraths-Mitglied, und Hermann Hinterhuber als von der IV. ordentlichen Generalversammlung gewähltes Mitglied des Verwaltungsrathes, beide mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte, eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCV. Stückes.) Das am 8. November herausgegebene CXCV. Stück enthält unter

Nr. 3465: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 24. October 1897, Z. 139.191/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Gradačac gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen.

Nr. 3466: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 23. October 1897, Z. 28.272/IV, betreffend die Ein- und Durchfuhrsbeschränkungen für Wiederkäuer aus der Türkei.

Nr. 3467: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 23. October 1897, Z. 28.691/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3468: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 3. November 1897, Z. 20.383, betreffend die Aufhebung der Sperre im Marktorte Czudin gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 3469: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 31. October 1897, Z. 40.743, betreffend die Einfuhrsbeschränkung für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 3470: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. November 1897, Z. 13.061, betreffend die Wiedereinführung der Beschau von Stechkälbern.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro October 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	10371·04	5267·38	4100·44	11537·98
Roggen	2196·89	1886·25	550·00	3533·14
Gerste	4787·98	2021·46	809·93	5999·51
Hafer	1196·32	273·48	430·20	1039·60
Mais	4090·66	1926·15	1675·04	4341·77
Mehl	1285·87	507·65	571·15	1222·37
Wein	2026·59	173·53	837·99	1362·13
Verschiedene	2602·37	2753·73	2768·77	2587·33
Zusammen	28557·72	14809·63	11743·52	31623·83
Versicherungswerth	432.910	105.350	97.750	440.510

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	14	2	2	14
Versicherungswerth	32.060	22.300	6.930	47.430
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	1	—	2
Versicherungswerth	2.600	20.800	—	23.400
Lombardbetrag	2.000	20.000	—	22.000

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkehrsunterbrechung Obertraun-Aussee.

Die am 30. Juli 1897 durch Hochwasser verursachte Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Aussee und Obertraun der Salzkammergut-Bahnstrecke Steinach-Irdning — Schärding besteht noch und wird voraussichtlich bis in den Sommer 1898 dauern.

Linz, am 10. November 1897. [845]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 5.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Zucker etc. im Verkehre zwischen Stationen der in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien gelegenen Bahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. October 1892 giltige Tarifheft 5 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes sammt den Nachträgen I und II aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. December 1897 bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. November 1897. [846]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Achensee-Bahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achenseebahn andererseits zur Einführnng.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. October 1895 sammt den Nachträgen I—III aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 60 Heller erhältlich.

Wien, am 12. November 1897. [847]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Station Żużel.

Am 1. December 1897 wird die zwischen den Stationen Bełz und Ostrów bei Sokal der Linie Jaroslau—Sokal gelegene Station Żużel für den gesammten Eilgut- und Frachtenverkehr mit Ausnahme des Wagenladungsverkehres, jedoch auch rücksichtlich dieses mit der Beschränkung geschlossen, dass die fallweise Aufgabe der Wagenladungsgüter nur gegen vorherige Anmeldung bei dem k. k. Bahnstationsamte in Bełz gestattet ist und das Auf- und Abladen ausnahmslos die Parteien zu besorgen haben.

Die Abfertigung der Personen in der künftigen Haltestelle Żużel wird durch den Wächtercassier, jene des Reisegepäckes aber im Nachzahlungswege erfolgen.

Lemberg, am 13. November 1897. [848]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Deutsch-Niederländischer Personen- und Gepäcksverkehr über Zevenaar, Nymegen, Venlo und Wesel-Goch.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der kgl. Preussischen und der grossherzogl. Hessischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz) einerseits und Stationen der Holländischen, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits über Zevenaar, Nymegen, Venlo und Wesel-Goch zur Einführung.

Hiedurch wird der Tarif für den gleichen Verkehr vom 1. December 1892 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 13. November 1897. [849]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, für die directe Güterabfertigung zwischen Stationen der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung, durch welchen der gleichnamige, seit 1. December 1894 giltige Tarif, Theil II, Heft 2, sammt Nachtrag I und II ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 3 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. November 1897. [850]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. (Theil III, Heft 1—4 vom 1. September 1893, bezw. 1. November 1894), deren Aufhebung mit 31. October, bezw. 30. November 1897 verlautbart wurde (vergl. Nr. 106, bezw. Nr. 120 dieses Blattes), bleiben noch bis 31. December 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 13. November 1897. [851]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. — K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. — Localbahn Cilli-Wöllan. — Localbahn Radkersburg-Luttenberg. — Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben. — Localbahn Spielfeld-Radkersburg.

Aufhebung bestehender und Einführung neuer Localgütertarife, bezw. Kilometerzeiger, resp. Hinausgabe von Neuauflagen solcher Tarife, bezw. Kilometerzeiger.

1. Mit Ende December 1897 treten ausser Wirksamkeit:

a) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft sammt Nachtrag I;
b) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II, und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn;
c) der Theil II: Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Localverkehre der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, giltig vom 1. Jänner 1890 sammt den Nachträgen I und II;
d) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II, und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg;
e) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II, und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg;
f) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der Localbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld transit andererseits.

2. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 treten in Kraft:

a) die Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893), für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Preis: 1 Krone;
b) die Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Preis: 10 Heller;
c) der Localgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Preis 1 Krone;
d) der Localgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Localbahn Cilli-Wöllan, Preis: 20 Heller;
e) die Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg, Preis: 10 Heller;
f) der Localgütertarif, Theil II, und Kilometerzeiger für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Preis: 10 Heller;
g) die Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg, Preis: 10 Heller;
h) die Neuauflage des Tarifes (vom 1. April 1893) für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der Localbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld transit andererseits, Preis: 10 Heller.

Alle sub 2. genannten Tarife können vom 18. December 1897 ab bei der gesellschaftlichen commerciellen Direction in Wien, sowie durch die Stationen zu den angegebenen Preisen bezogen werden.

Wien, am 12. November 1897. [852]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. — Localbahn Spielfeld-Radkersburg. — Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Ausserkraftsetzung des vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Anhanges zu den Localgütertarifen (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, sowie der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing-Kaltenleutgeben.

Mit 31. December 1897 wird der vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf giltige Anhang zu dem Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ausser Kraft gesetzt.

Dagegen gelangt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf ein Anhang zu den Localgütertarifen (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k.

priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, sowie der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing-Kaltenleutgeben, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen, zur Einführung.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von 1 Krone bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie im Wege der Stationen bezogen werden.

Wien, am 18. November 1897. [853]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages II zu dem seit 15. November 1891 bis auf Widerruf giltigen Ausnahmetarif für den Frachtguttransport von Holz in Wagenladungen im internen Verkehre nach Triest Südbahn und Fiume.

Mit 1. Jänner 1898 tritt zu obgenanntem Ausnahmetarife ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der im Verkehre nach Triest und Fiume von den nachbezeichneten ungarischen Südbahnstationen bestehenden Frachtsätze, und zwar:

Acsád, Agendorf (Agfalva), Balaton-Szt. György, Bodaik, Boglár, Bükk, Dinyés, Gelse, Györvár, Kanizsa, Kis-Bér, Komárváros, Kotor-Alsó-Domboru, Légrád, Lepsény, Loipersbach-Schadendorf (Lépesfalva-Somfalva), Mártonvásár, Marcz-Rohrbach (Márcz-Nádasd), Mattersdorf (Nagy-Márton), Moha, Molnári, Moór, Mura-Keresztur, Mura-Király, Nagy-Igmánd, Neudörfl (Lajta-Szt. Miklós), Nyék, Oedenburg (Sopron), Polgárdi, Sauerbrunn (Savanyukut), Schützen (Lövö), Siófok, Szabad-Batthyán, Szántod, Szt. Mihály-Pacsa, Tarnok, Tétény, Velencze, Wiesen-Sigless (Rétfalu-Siklós), Zala-Szt. Iván, Zaprešić und Zinkendorf (Czenk).

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction in Wien und bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection, sowie im Wege unserer Stationen zum Preise von 2 kr. = 4 Hellern pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. November 1897. [854]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VI zur Zusammenstellung für den Frachtgut-Transport verschiedener wichtiger Ex- und Importartikel im Verkehre nach, bezw. von Triest und Fiume von, bezw. nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn vom 24. December 1883.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag VI zu der oben bezeichneten Zusammenstellung in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der im Verkehre nach, bezw. von Triest und Fiume von, bezw. nach den folgenden ungarischen Südbahnstationen bestehenden Frachtsätze, und zwar:

Acsád, Agendorf (Agfalva), Bodaik, Boglár, Bükk, Dinyés, Gelse, Györvár, Kanizsa, Balaton Szt. György (Kesztely), Kis-Bér, Komarváros, Kotor Also-Domboru (Kotton), Mura-Király (Kraljevec), Légrád, Lepsény, Loipersbach-Schadendorf (Lépesfalvá-Somfalva), Martonvásár, Marcz-Rohrbach (Márcz-Nádasd), Mattersdorf (Nagy-Marton), Moha, Molnári, Moór, Mura-Keresztur, Nagy-Igmánd, Neudörfl (Lajta-Szt. Miklós), Nyék, Oedenburg (Sopron), Sio-Fók, Sauerbrunn (Savanyukút), Schützen (Lövö), Szabad-Batthyán, Szántód, Szt. Mihály, Tárnok, Tétény, Velencze, Wiesen-Sigless (Rétfalu-Siklós), Zaprešić und Zinkendorf (Czenk).

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction in Wien und bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, sowie im Wege unserer Stationen zum Preise von 2 kr. = 4 Heller per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. November 1897. [855]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung in concurrenzirten Verkehrsletationen.

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 7 vom 15. Jänner 1891 verlautbarte und in der Nr. 57 desselben vom 19. Mai 1892 berichtigte Kundmachung betreffend die Gebührenberechnung in concurrenzirten Verkehrsrelationen wird mit 31. December 1897 ausser Kraft gesetzt, resp. durch die in den ab 1. Jänner 1898 giltigen Anhang zu den Localgütertarifen (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. aufgenommenen diesbezüglichen Bestimmungen gegenstandslos.

Wien, am 18. November 1897. [856]

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Verbandstarifes, Theil II — Heft 3 vom 1. Jänner 1894 und der Nachträge I—III hiezu, und Einführung eines neuen Tarifes, Theil II — Heft 3, mit 1. Jänner 1898.

Mit Ende December 1897 tritt der Tarif, Theil II — Heft 3 vom 1. Jänner 1894, des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft.

Hingegen gelangt mit 1. Jänner 1898 ein neuer Tarif, Theil II — Heft 3 „Ermässigte und directe Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 1 Krone per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. November 1897. [857]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Verbandstarife und eines neuen Anhanges.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 treten die neuen Tarife, Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Fiume) und Heft 2 (Verkehr mit Triest) für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, sowie ein neuer, die besonderen Begünstigungen enthaltender Anhang zu diesen Tarifen in Wirksamkeit.

Die gleichnamigen, vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, sammt Nachträgen I, sowie der vom 1. Jänner 1896 giltige Anhang zu diesen Tarifen werden mit Ende December 1897 ausser Kraft gesetzt.

Die neuen Tarife, welche nunmehr die namhafteren Stationen sämmtlicher auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Hauptbahnen, sowie der meisten Localbahnen umfassen, enthalten ausser Aenderungen der allgemeinen und besonderen Bestimmungen und Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigungen neue geänderte, theilweise ermässigte, hie und da auch um 1 bis 2 Heller erhöhte Frachtsätze.

Exemplare der neuen Verbandstarife und des neuen Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen seinerzeit käuflich zu erhalten, und zwar: die Tarife Theil II, Heft 1 und 2, zum Preise von je 2 Kronen per Stück, der Anhang zum Preise von 60 Hellern per Stück.

Wien, am 15. November 1897. [858]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Meran andererseits, ferner zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn Gesellschaft, dann der Station Meran einerseits und den Stationen Arco und Riva am Gardasee, sowie Stationen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Gardasee andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes und Aufhebung der derzeitigen Tarife für vorbezeichnete Verkehre.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt für obbezeichnete Verkehre ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch welchen die einschlägigen Tarife vom 1. August 1895, bezw. vom 1. Jänner 1896 aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Hellern bezogen werden.

Wien, am 16. November 1897. [859]

General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Mai 1896, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. II für Eisen etc.
II. Ergänzung, bezw. Aenderung des Verzeichnisses derjenigen Artikel, für welche im Güterverkehre zwischen Südbahnstationen und Böhmen Ausnahmetarife bestehen.
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. I für Zucker etc. im Kartirungswege.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen und Eliminirung der Positionen 19 und 20 aus demselben.
V. Aenderung der Nomenclatur für verschiedene Ausnahmetarife.
VI. Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 12. November 1897. [860]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, den kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Tarif-Neuausgabe.

Am 1. Jänner 1898 tritt im obbezeichneten Verkehre ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der vom 1. April 1896 giltige gleichnamige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 10. November 1897. [861]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen Localgütertarifes nebst Anhanges.

Mit 1. Jänner 1898 tritt auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgütertransport und ein Anhang hiezu in Kraft, durch welche der vom 1. Jänner 1890 giltige Localgütertarif nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I—XI, sowie der vom 1. Jänner 1895 giltige Anhang aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen Tarife namentlich bei den wichtigeren Ausnahmetarifen für Erze und andere Massengüter, dann für Getreide und Mehl wesentliche Ermässigungen. Lediglich in Folge der Umrechnung der bisherigen Einheitssätze in die Kronenwährung, resp. in Folge der Aufrundung der sich ergebenden Frachtsätze sind geringfügige Erhöhungen in einzelnen Relationen eingetreten.

Exemplare des Tarifes sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, V., Marie Valerie-Gasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 10. November 1897. [862]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des neuen Personen- und Gepäckstarifes im Localverkehre der österreichischen Linie, sowie des Personen- und Gepäckstarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der ungarischen und österreichischen Linie unter einander.

Am 1. Jänner 1898 tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre der österreichischen Linie, ferner für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden zwischen den Stationen der ungarischen Linie einerseits und den Stationen der österreichischen Linie andererseits je ein neuer Tarif in Kraft, und wird hiedurch der vom 20. Mai 1884 unter der Benennung

„Allgemeine Tarife für den Personen- und Gepäckstransport“ bestehende Tarif sammt den Nachträgen I bis X ausser Wirksamkeit gesetzt.

Diese auf Grund des Zonensystems erstellten neuen Personentarife involviren gegenüber den heutigen Gebühren im Allgemeinen namhafte Ermässigungen der Fahrpreise; lediglich in einigen Relationen, speciell des Schnellzugsverkehres, tritt eine unwesentliche Erhöhung der Fahrgebühren ein.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V., Marie Valerie-Gasse 11) erhältlich.

Budapest, am 14. November 1897. [863]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des neuen Tarifes „Theil II“ und der Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue Tarif „Theil II“ für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Zugleich treten die Tarife nnd Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, giltig vom 1. Februar 1892, sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I bis VII ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes „Theil II“ können ab 15. December 1897 vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1897. [864]

Einführung des neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der im Tarife angeführten österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue Tarif, Theil I, Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der im Tarife angeführten österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B, enthaltend die tarifarischen Bestimmungen, zur Einführung.

Zugleich tritt der gemeinsame Tarif, Theil I, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 sammt den Nachträgen I bis XI, mit Ausnahme des Abschnittes A (Neuauflage vom 1. Jänner 1897) ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 15. December 1897 von den betheiligten Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1897. [865]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. December 1897 gelangt zu dem vom 1. Juni 1897 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält theilweise geänderte Frachtsätze des Haupttarifes nach einzelnen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Aufnahme der Stationen Bransdorf, Jauernig, Lobenstein und Weidenau Stadt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. December 1897 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 12. November 1897. [866]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. December 1897 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 15. October 1896 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung, welcher directe Frachtsätze von der Station Chrzanow nach allen Empfangsstationen, sowie directe Frachtsätze von sämmtlichen Aufgabsstationen nach den Stationen Krościenko, Lisko-Łukawica, Niepołomice und Ustrzyki der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner nach Stationen der Secundärbahn Halicz—Ostrów-Berezowica und der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. November 1897. [867]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

Galizischer Grosshornviehverkehr nach Wien (St. Marx).

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Grosshornvieh in Wagenladungen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 und, insoweit für einzelne Relationen Erhöhungen eintreten, vom 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1895 giltigen Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Kostenpreis erhältlich.

Wien, im November 1897. [868]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2026	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Bubenč (via Kralup)	Altkladno	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2027	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Kecskemet Felegyhaza	Himberg	Aufgabe von mindest. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 155 166		Im Kartirungswege		
2028	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Güter des Specialtarifes 1 (exclusive Salz)	Obrowitz	Tischnowitz	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	29·6 Heller	27·0 Heller	2·6 Heller	Im Kartirungswege		
2029	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Prachatitz Wodnian-Cicenice	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 210 b) 164 a) 164 b) 124		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2030	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dreiachsige Gepäckswagen auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.) transit	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	98·2 Heller	80·0 Heller	18·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898	In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr zu der Station Prag (Smichow) B.E.B. nicht inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2031	Südbahn-Gesellschaft		Packpapier, ordinäres	Unterdrauburg	Triest S.B. Freihafen und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach westlich von Gibraltar gelegenen Hafenplätzen zum Exporte gelangen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	153 Heller incl. Mgb. bezw. incl. ungar. Steuer	131 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	22 Heller	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	A. Im Kartirungswege, wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. B. Im Rückvergütungswege: 1. Bei frankirten Gebühren gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; 2. bei überwiesenen Gebühren gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen gegen Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2032	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Prestranek	Abbazia-Mattuglie	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, giltig vom 1. April 1893, bezw. Anhang zu demselben	39	24	15	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
					Fiume				43	24	19			
					Ronchi S.B.				47	24	23			
					Sagrado				51	24	27			
				St. Peter	Abbazia-Mattuglie				34	24	10			
					Divacca				22	14	8			
					Fiume				30	24	6			
									Heller bezw. incl. ung. Steuer					
2033	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung der Elektricitätswerke an der Töll Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn, sowie ab Budapest S.B. nach Bozen-Gries mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den daselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2034	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Dach- und Mauerziegel als Frachtgut	Türmitz (Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn)	Auscha (Station der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	41 Heller		Im Kartirungswege		
2035	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Thomasschlacken	Königshof-Geleiseanlage	Bubenč	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		
2036	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Wein (A.-T. 8) Nüsse (A.-T. 37) Südfrüchte (A.-T. 38) Holz (A.-T. 41)	Volksgarten oder vice versa	Rumänischen Stationen	Unter Einhaltung der im Tarif-Theile I, Abtheilung A und B, bezw. der im Tarif-Theile II des Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	Vom 1. December bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Directer Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895		Die für den Verkehr mit Czernowitz in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife sammt Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze gelangen auch im Verkehre mit der Station Volksgarten zur Anwendung		Im Kartirungswege		
2037	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, Braunkohlenbriquetts, -Coaks und -Coaksasche, Steinkohlenbriquetts, -Coaks und -Coaksasche	Den im Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1896, aufgenommenen Versandtstationen I. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, II. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, III. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, IV. der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, V. der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Worbis, Wintzingerode, Feistungen, Ferna, Breitenbach Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der im Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1896	Es besteht kein bezüglicher Frachtsatz	per 10.000 kg: Zuschlag von 1 Mk. (Worbis), Zuschlag von 2 Mk. (Wintzingerode), Zuschlag von 3 Mk. (Feistungen), Zuschlag von 3 Mk. (Ferna), Zuschlag von 1 Mk. (Breitenbach) an die in dem nebenbezeichneten Tarife für Leinefelde enthaltenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2038	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide laut Nomenclatur des Tarifes, Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den Oesterr. - Ungarisch - Russischen Grenzverkehr	Podwołoczyska (Bhf.) trans. (für Sendungen von Stationen der Linie Wapnjarka [excl.]—Uman—Schpola und darüber hinaus)	Budapest-Lipótváros „ -nyugoti p. u.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehres	341 Heller	311 Heller	30 Heller	Im Kartirungswege		
2039	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A. Zuckerrüben und Rübenschnitzel (ausgenommen getrocknete und gedörrte) B. Rübenschnitzel, getrocknete und gedörrte C. Scheideschlamm (Saturationsschlamm)	Mittelsteine und umgekehrt	Barzdorf	Ad A. Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der gestellten Wagen; hiebei wird jedoch für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet. Ad B und C. Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896	Es besteht kein directer Frachtsatz	23 Pfennig		Im Kartirungswege		
2040	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Papier der Position P—1 des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I	G r ó d e k	Zimony (Semlin) trans. Bazias trans.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Bestimmung nach ausländischen Donaustationen	Vom 25. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	318 Heller*) 308 Heller*)		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bis Bazias, bezw. Zimony (Semlin) und gegen Beibringung der Schiffsdocumente über die von diesen Stationen nach ausländischen Donaustationen bewerkstelligte Weiterverfrachtung, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen sind	*) Die für die Ueberführung der Transporte nach den Umschlagsplätzen zu entrichtende Gebühr von 4 Heller pro 100 kg ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten und wird als Nebengebühr besonders berechnet und eingehoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2041	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Oswięcim via Schönbrunn	Troppau K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	25·6 kr. = 51·2 Heller	43·0 Heller	8·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2042	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandtheile	Fridek-Mistek K.F.N.B.	Olmütz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898	39·6 kr. = 79·2 h	Heller 69	Heller 10·2	Im Kartirungswege		
					Sternberg				43·2 kr. = 86·4 h	76	10·4			
				Ustron	Olmütz				55·1 kr. = 110·2 h	103	7·2			
					Sternberg				58·1 kr. = 116·2 h	110	6·2			
2043	K. k. Staatsbahn-Direction Wien		Cement der Pos. C—5	Prinzersdorf und St. Pölten	Wien Westbahnhof loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Nebengebühren der Versandt- und Empfangsstation. Auflade-, Ablade- und Auflegegebühr	Aufladegebühr 2 Heller Ablade „ 2 „ Auflege „ 2 „	Aufladegebühr 1 Heller Ablade „ 1 „ Auflege „ 1 „	Aufladegebühr 1 Heller Ablade „ 1 „ Auflege „ 1 „	Im Kartirungswege		In den Empfangsstationen werden pro Frachtbrief und Wagen zusammen an Ablade- und Auflegegebühren in maximum 2 Kronen erhoben
2044	K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif Theiles I	Nowosielitza	allen Stationen des k. k. Staatsbahn-Directions-Bezirkes Stanislau inclusive Station Stryj und nach Stationen der Strecke Lemberg—Przemyśl	Verladung in Säcken oder in loser Schüttung (alla rinfusa) in offenen Wagen mit Deckplachen, ohne Haftung der Eisenbahn für die aus dieser Verladungsart entstehenden Schäden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1898			Nachlass der gänzlichen Deckenmiethe-Gebühr		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für den Bedarf der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1898 gelangen nachstehend angeführte **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materials	Massgattung	Beizustellen franco Waggon einer Station: des westl. Netzes der k. k. Staatsbahnen	der k. k. Staatsbahnen in Galizien	des mährisch-schlesischen Netzes	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	140·4	24·2	8·7	173·3
2	„ „ „ XXIV	„	—	21·6	—	21·6
3	„ „ „ XXX	„	—	—	7·0	7·0
4	Schraubennägel (Tyrefonds) des System X/XI	„	330·6	88·0	22·1	440·7
5	Hakennägel des System X/XI, XXIV	„	720·5	492·4	39·1	1252·0
6	„ „ „ XXX	„	—	—	42·7	42·7
7	Fixirungsringe des System X/XI	Mille	291	192	27	510
8	„ „ „ XXIV	„	—	96	—	96
9	„ „ „ XXX	„	—	—	32	32
10	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar:					
	a) nach System X, einfache Weichen für Localstellung					
	b) „ „ X, „ „ „ Centralstellung					
	c) „ „ X, symmetrische Weichen für Localstellung					
	d) „ „ X, „ „ „ Centralstellung (zusammen)	Stück	287	55	19	361
11	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„	323	70	19	412
	Ferner je nach Bedarf:					
12	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar:					
	e) nach System XI, einfache Weichen für Localstellung	Stück				
	f) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung	„				
	g) „ „ XI, symmetrische Weichen für Localstellung	„				
	h) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung	„				
13	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X	„				
14	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System X	„				
15	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System X	„				
16	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System XI	„				
17	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System XI	„				
18	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System XI	„				
19	Ganze englische Weichen System X	„				
20	Halbe englische Weichen System X	„				
21	Ganze englische Weichen System XI	„				
22	Halbe englische Weichen System XI	„				
23	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System X	„				
24	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System XI	„				
25	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X combinirt mit 1 Stück ganze englische Weiche	„				
26	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X combinirt mit 2 Stück ganzen englischen Weichen	„				
27	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X combinirt mit 3 Stück ganzen englischen Weichen	„				
28	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X combinirt mit 4 Stück ganzen englischen Weichen	„				
29	Doppelweichen System X	„	nach Bedarf			
30	„ „ XI (sämmtlich mit eisernen Unterlagen sammt Schienen und Kreuzungen).	„				
31	Doppelte 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
32	Einfache 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
33	Doppelte 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
34	Einfache 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
35	Doppelte 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
36	Einfache 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
37	Doppelte 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI	„				
38	Complete Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exclusive Kreuzungsstück, dann exclusive Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI	Garnitur				
39	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System X	„				
40	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System XI	„				
41	Spitzschienen für eiserne Weichen System X	Stück				
42	„ „ „ „ „ XI	„				
43	Complete Wechsel des System XXVII und die zugehörige complete Leitschienen-Garnitur, ohne Holzunterlagen	Stück und Garnitur				
44	Complete einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen für Schienen des System XXIV sammt zugehörigen Befestigungsmitteln					

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der vier Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post-Nr. 1 bis inclusive Nr. 11 angeführten Materialien muss im Laufe des Monates December 1897 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens anfangs April 1898 vollkommen effectuirt ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 12 bis 44 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Abtheilung 10 der k. k. Staatsbahn-Diretion in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formulare zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **29. November l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale“,** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird am 30. November l. J., Früh 9 Uhr, durch die hiezu bestimmte Commission der k. k. Staatsbahn-Direction Wien stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken, darunter 10.000 kg alte Bremsklötze	20.000
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	2.291
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken	1.200
Alte Eisen- und Stahldraht-Abfälle	500
Pauscheisen, unverbrannt	20.000
Alte Siederohre, schmiedeiserne	10.000
Altes Zerreneisen	10.000
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	20.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (darunter 720 kg Herzstücke)	10.000
Alter Blattfedernstahl in kleinen Stücken	2.000
Alter Volutfedernstahl in kleinen Stücken	3.000
Alte Stahltyres mit Nuten	20.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	895
Plattenkupfer (Feuerbox)	4.010
Gewöhnliches Bruchmessing	589
Alte messingene Rohre, 76 St. im Gewichte von zusammen	630
Altes Packfong	16
Kupferspäne	280
Metallspäne von Rothguss	1.373
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	105
Telegraphenzink	330
Maculaturpapier, unsortirt	5.000
Oelfässer . . . Stück	200
Packfässer . . . „	80
Alte Tuchdienstkleider (darunter 128 kg Tuch-, 50 kg Pelz- und 76 kg Lodenkleider), zusammen	254

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen, bis zum **1. December l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazine in Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinrichtung an gerechnet, im Worte zu bleiben. Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlautlich nicht enthalten werden, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 8. November 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Materialmagazinen Wien (Westbahnhof) und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und alten Fässer gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs- und Werkstätten-Abtheilung) erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Der Einreichungstermin für die vorschriftsmässig adjustirten Offerte endet mit dem 29. November l. J., 12 Uhr Mittags.

Wien, im November 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. Wien, 20. November 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Haltestelle „Brennerstrasse“ der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. nach Neustift mit Flügel von Vulpmes zur Station Matrei der Südbahnlinie Innsbruck—Franzensfeste.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Hermann Ritter von Schwind in Wilten im Vereine mit dem Ingenieur Oskar von Miller in München und dem Bauunternehmer Josef Riehl in Innsbruck die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Haltestelle Brennerstrasse der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. entweder über Natters und Mutters oder über die Brennerstrasse zum Gasthause „zur Schupfen“ und von dort über Telfes und Vulpmes nach Neustift mit einem Flügel von Vulpmes über Mieders und Schönberg zur Station Matrei der Südbahnlinie Innsbruck—Franzensfeste im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. October 1897. Z. 14.057/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Station Branik-Hodkowička zur Palacky-Brücke in Prag, eventuell zum Anschlusse an die Stadtbahnlinie vom Purkyněplatze in die Brenntegasse in Prag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur und Bauunternehmer Oswald Žiwotski in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Station Branik-Hodkowička der Staatsbahnlinie Nusle—Modřan über Podol und Vyšehrad zur Palacky-Brücke in Prag, eventuell zum Anschlusse an die Stadtbahnlinie vom Purkyněplatze in die Brenntegasse in Prag im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. October 1897. Z. 15.711/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn für den Personen- und Packetverkehr von Karlsbad nach Elbogen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Leopold Bohumil Grafen Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit dem Advocaten Dr. Josef Pfeifer in Karlsbad, dem behördl. autor. Civilingenieur Gustav Müller in Karlsbad und dem Advocaten Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Kleinbahn für den Personen- und Packetverkehr von Karlsbad über Donitz, Maierhöfen, Aich, Hansheiling nach Elbogen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. November 1897. Z. 15.897/I.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe betreffend die Veräusserung der Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132, pag. 2348).

Behufs Herstellung einer directen Schienenverbindung zwischen den in stetig fortschreitender Entwicklung befindlichen erzgebirgischen Braunkohlenrevieren im Nordwesten und den kräftig aufstrebenden Industriebezirken im Nordosten des Königreiches Böhmen wurde der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 13. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 115, die Allerhöchste Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Settenz der gesellschaftlichen Hauptlinie Aussig—Teplitz über Lobositz, Leitmeritz, Auscha und Böhmisch-Leipa nach Reichenberg ertheilt.

Anlässlich der Verhandlungen wegen Sicherstellung dieser Bahnverbindung hat es sich sowohl vom volkswirthschaftlichen wie vom staatsfinanziellen Standpunkte als zweckmässig herausgestellt, für die in den Zug der obigen Eisenbahnlinie fallende Theilstrecke von Böhmisch-Leipa nach Niemes nicht eine Parallelbahn zu der bestehenden Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes zu erbauen, wodurch die ohnehin sehr geringe Rentabilität dieser Linie ganz zerstört werden würde, sondern vielmehr die gedachte, von dem übrigen Staatsbahnnetze ganz abgetrennt liegende Localbahn in die neue Verbindungslinie selbst einzubeziehen.

In dieser Richtung kamen zwei Eventualitäten in Betracht: die Verpachtung oder die Veräusserung der Bahn an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesfalls in finanzieller und commercieller Beziehung mit pflichtmässiger Gewissenhaftigkeit gepflogenen eingehenden Erhebungen haben nun die an zweiter Stelle genannte Modalität — nämlich die sofortige Veräusserung der Bahn — als die für die Staatsverwaltung zweifellos günstigere erscheinen lassen, zumal im Falle der Verpachtung der Localbahn Böhmisch-Leipa—Niemes auf die Dauer der Concession der neuen Linie die Staatsverwaltung auf dieser ihrer Bahn erhebliche Investitionen (Reconstruction des Oberbaues, Erweiterung der Stationen etc.) hätte vornehmen müssen, um die derzeit lediglich dem Localverkehre dienende und dementsprechend auch hergestellte Linie auf jene Stufe der Leistungsfähigkeit zu bringen, welche für die projectirte Gesammtlinie von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg im Interesse der zu erwartenden Verkehrssteigerung in Aussicht zu nehmen ist. Auch hätte ein auf den wirklichen Betriebsertrag basirtes Pachtverhältniss verwickelte Verrechnungen und Controlen nöthig gemacht. Eine fixe Pachtrente dagegen, welche immerhin nicht alle Rechts- und Gefahrsfragen löst, steht finanziell auf gleicher Linie mit der Veräusserung, die den Vorzug einer klaren und einfachen Lösung bietet.

Es wurden sohin in Absicht auf die Veräusserung der mehrgenannten Staatsbahnlinie mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Verhandlungen eingeleitet, welche zu dem in dem beigedruckten Uebereinkommen ddto. $\frac{\text{Teplitz, 1. Mai 1897}}{\text{Wien, 8. Juni 1897}}$ niedergelegten Ergebnisse führten.

Der wesentliche Inhalt dieses Uebereinkommens lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass das Eigenthum an der Bahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt und dem sonstigen unbeweglichen Zugehör, jedoch mit Ausschluss des Fahrparkes und der Materialvorräthe, ab 1. Jänner 1898 gegen Entrichtung eines Kaufpreises von 1,300.000 fl. österreichischer Währung derart an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft übergehen soll, dass die vorerwähnte Bahnlinie von da ab als ein integrirender Bestandtheil der neuen Eisenbahnverbindung Teplitz (Settenz)—Reichenberg anzusehen und daher auch durchwegs nach den einschlägigen Bestimmungen der erwähnten Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 13. Juni 1896 zu behandeln ist.

Die Bedingungen dieses Uebereinkommens erscheinen für die Staatsverwaltung durchaus annehmbar und auch insofern günstig, als insbesondere der von der genannten Gesellschaft zu entrichtende Kaufschilling als ein reichlich bemessener zu bezeichnen ist.

Die in Rede stehende circa 18 km lange Localbahn wurde auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 14. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 44, von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft mit einem Anlagecapitale von 1,201.323 fl. erbaut, von welchem Capitale aber 122.884 fl. auf die Beschaffung des Fahrparkes für diese Linie entfielen. Die eigentlichen Herstellungskosten stellten sich also auf 1,078.439 fl. Zufolge des mit dem Gesetze vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, genehmigten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 wurde die Localbahn Böhmisch-Leipa—Niemes sammt Abzweigung zugleich mit den übrigen Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft vom Staate erworben. Das für den Ankauf der gesellschaftlichen Bahnlinien festgesetzte Entgelt wurde damals auf Grund der Reinerträgnisse der Linien obiger Gesellschaft cumulativ ermittelt und ist für die bezeichnete Linie, deren Reinertrag damals 25.459 fl. betrug, bei Annahme eines vierpercentigen Zinsfusses für die Discontirung mit rund 608.000 fl. zu beziffern.

Demgemäss stellt sich der erst nach langwierigen Verhandlungen mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft erzielte und sohin vereinbarte Kaufpreis per 1,300.000 fl. nicht allein erheblich höher als die Herstellungskosten der Bahn, sondern übersteigt derselbe auch ganz bedeutend die bei der Erwerbung der Bahn durch den Staat für dieselbe entrichtete Kaufschillingsquote.

Für die Bezahlung des Capitalsentgeltes per 1,300.000 fl. wurde der 1. Jänner 1898 vereinbart, in Folge dessen obiger Betrag auch bereits in das Investitionspräliminare für das Jahr 1898 unter Ziffer 6 als Bedeckungspost eingestellt erscheint.

Zur Perfection des abgeschlossenen Uebereinkommens ist, wie auch durch die daselbst in § 11 getroffene Bestimmung vorgesehen, die Erwirkung der legislativen Ermächtigung zur Abtretung der Bahn, sowie zur Gewährung der in § 8 des Uebereinkommens zugesicherten Gebühren- und Stempelfreiheit erforderlich.

Die Einräumung der vollen Gebühren- und Stempelfreiheit für die geplante Transaction erscheint schon dadurch begründet, dass ja die Erwerbung der bestehenden Linie lediglich an Stelle des Neubaues der Theilstrecke Böhmisch-Leipa—Niemes der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg eintritt, für welche der Gesellschaft nach § 2 der eingangs erwähnten Allerhöchsten Concessionsurkunde auf Grund Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895,

ohnehin die volle Stempel- und Gebührenfreiheit zustehen würde.

Die Erwirkung der laut Schlussabsatzes des gedachten Uebereinkommens längstens bis zum 31. December 1897 einzuholenden legislativen Ermächtigung bildet sohin den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Nach Artikel I desselben soll die Regierung zur Veräusserung der Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt und allem unbeweglichen Zugehör an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft um den Preis von 1,300.000 fl. ermächtigt werden.

Zufolge Artikels II soll die im Uebereinkommen vorgesehene Gebühren- und Stempelfreiheit für das Uebereinkommen selbst, sowie für die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden ertheilt werden.

Artikel III endlich enthält den Wirksamkeitsbeginn und die Vollzugsbestimmung.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Gegen das k. k. (Eisenbahn-)Aerar ist behufs Hereinbringung einer gerichtlich zugesprochenen Forderung nicht ohne Weiteres eine directe gerichtliche Execution auf ärarische Gelder zulässig.

(Entscheidung vom 2. Juni 1897, Z. 6485.)

In der Bagatellrechtssache des J. S. R. gegen das k. k. Eisenbahnärar pcto. 1 fl. 96 kr. wurde vom k. k. städt.-deleg. Bezirksgerichte Czernowitz auf Grund des in Anwesenheit des Klägers und des k. k. Finanzprocuraturs-Secretärs Dr. B., sowie eines Vertreters der k. k. Staatsbahnen verkündeten condemnirenden Urtheils vom 25. November 1896, Z. 32.281, über Executionsgesuch des Klägers nach Ablauf der Paritionsfrist mit dem Bescheide vom 21. December 1896, Z. 49.531, zur Hereinbringung der ersiegten Forderung per 1 fl. 96 kr. sammt 5 Percent Zinsen vom 6. August 1896 und den Processkosten per 7 fl. 81 kr., sowie der liquidirten Executionskosten die executive Abnahme einer zur Deckung erforderlichen Baarsumme aus der dem k. k. Eisenbahnärar gehörigen Bahnhof-Stationscasse in Czernowitz bewilligt und der Vollzug derselben unter Verständigung der k. k. Betriebs-Direction in Stanislau und der k. k. Stationscasse in Czernowitz einem Gerichtsabgeordneten aufgetragen.

Diesen Executionsbescheid des k. k. städt.-deleg. Bezirksgerichtes Czernowitz hat das k. k. Oberlandesgericht Lemberg über Recurs der k. k. Finanzprocuratur in Czernowitz mit Entscheidung vom 16. März 1897, Z. 5629, dahin abgeändert, dass das erwähnte Executionsgesuch zurückgewiesen werde; denn abgesehen davon, dass der Exequent nicht behauptet hat, sich nach Vorschrift des letzten Absatzes des § 1420 a. b. G. B. benommen zu haben, findet die executive Abnahme von Sachen nur in dem Falle des § 407 gal. G. O. statt, welcher hier nicht zutrifft, indem es sich um die Einbringung einer schuldigen Summe Geldes handelt, und in einem solchen Falle die Execution nur nach Vorschrift der §§ 411, 453 u. ff. gal. G. O. bewilligt und vollzogen werden kann, eine solche Execution der Exequent aber nicht angesucht hat, weshalb sein Gesuch zurückzuweisen war.

Ueber Revisionsrecurs des Executionsführers wurde die Reformatentscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes Lemberg vom k. k. Obersten Gerichtshofe mit Entscheidung vom 2. Juni 1897, Z. 6485, bestätigt in der Erwägung, dass die Staatsverwaltung ihre Zahlungen im Wege der zuständigen Staatscassen leistet; in der Erwägung, dass der Zahlung eine Anweisung an die betreffende Casse vorausgehen muss; in der Erwägung, dass der Revisionswerber gar nicht behauptet, geschweige dargethan hat, dass er sich um die erforderliche Anweisung fruchtlos verwendet hat.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1898.

I.

Das Gesammterforderniss, welches im Voranschlage des Ministeriums des Innern für das Jahr 1898 zu Bauten an den schiffbaren Gewässern angesprochen wird, beträgt 5,601.226 (+ 822.436) fl. Hievon entfallen auf den Wasserbauetat 4,141.226 (+ 542.436) fl., auf das Investitionspräliminare 1,460.000 (+ 280.000) fl.

Der im Wasserbauetat des Ministeriums des Innern eingestellte Betrag theilt sich in das ordentliche Erforderniss mit 1,284.310 (+ 87.350) fl. und in das ausserordentliche Erforderniss mit 2,856.916 (+ 455.086) fl.

Vom ordentlichen Erfordernisse entfallen: auf Niederösterreich 279.150 fl., auf Oberösterreich 230.910 fl., auf Salzburg 65.000 fl., auf Steiermark 74.670 fl., auf Kärnten 37.800 fl., auf Krain 16.400 fl., auf Tirol und Vorarlberg 77.000 fl., auf Böhmen 219.500 fl., auf Mähren 500 fl., auf Schlesien 3000 fl., auf Galizien mit Krakau 274.550 fl., auf die Bukowina 5830 fl.

Nach Titeln vertheilt sich der Anspruch folgendermassen: für Wasserbaubeiträge 8890 fl., für die Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, für Mieth- und Grundzinse 5305 fl., für Betriebs- und Erhaltungskosten der ärarischen Dienstschiffe und Dampfbagger 31.500 fl., für die Erhaltung der Wasserbauwerke 1,120.510 fl., auf den Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 12.500 fl., für verpachtete Erhaltungsarbeiten 54.000 fl., für Bezüge des niederen Wasserbaupersonals 17.730 fl., für Remunerationen und Aushilfen 670 fl., für Bauzeug und Requisitenanschaffung 2640 fl., für allgemeine Grundentschädigung 610 fl., für verschiedene Auslagen 29.955 fl.

Mehransprüche im ordentlichen Erfordernisse finden sich bei Salzburg mit 10.000 fl., bei Steiermark mit 25.770 fl, bei Krain mit 3000 fl., bei Tirol und Vorarlberg mit 7650 fl., bei Böhmen mit 7500 fl., bei Schlesien mit 600 fl., bei Galizien mit Krakau mit 32.700 fl., bei der Bukowina mit 130 fl.

Nach Rubriken vertheilt sich dieses Mehrerforderniss folgendermassen: auf die Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, dann auf Mieth- und Grundzinse 2054 fl., auf Betriebs- und Erhaltungskosten der ärarischen Dienstschiffe und Bagger 31.500 fl., auf Erhaltung der Wasserbauwerke 32.470 fl., auf den Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weiden-

ruthen und Pflöcke 500 fl., auf verpachtete Erhaltungsarbeiten 9500 fl., auf Bezüge des minderen Wasserbaupersonals 4000 fl., auf verschiedene Auslagen 10.735 fl.

Die Erhöhung wird begründet für die Post „Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, Miethund Grundzinse" mit der nothwendigen Herstellung von drei neuen Kohlenmagazinen längs des Dniesterflusses, für den anzuschaffenden Dampfremorqueur und die zwei neuen Dampfbagger, sowie durch die Erhöhung der die ordentliche Wasserbaudotation belastenden Grundsteuer sammt Zuschlägen für die der Wasserbauverwaltung gehörenden, an Ausdehnung stetig zunehmenden Weidenpflanzungen; für die Post „Betriebs- und Erhaltungskosten der ärarischen Dienstschiffe und Dampfbagger", und zwar in Böhmen durch die Kosten für den im Jahre 1897 angeschafften Raddampfer, in Galizien mit Krakau durch die Kosten für die bereits vorhandenen zwei ärarischen Dampfremorqueure auf der Weichsel und durch die gleichartigen Kosten für die im Jahre 1898 anzuschaffenden zwei Dampfbagger nebst einem Dampfremorqueur für den Dniester; für die Post „Erhaltung der Wasserbauwerke", und zwar in Steiermark, Tirol und Vorarlberg durch die Einbeziehung der im Jahre 1898 von den Ländern, Bezirken, Gemeinden und Adjacenten anzuhoffenden Concurrenzbeiträge zu den ordentlichen Wasserbauten per 26.598 fl., welchem Mehrerfordernisse durch die gleichzeitige Präliminirung dieser Beiträge bei der „ordentlichen Bedeckung" eine gleich hohe Mehreinnahme gegenübersteht, und überdies in Steiermark, dann in Krain und Schlesien durch die in Folge der Zunahme der in den letzten Jahren ausgeführten Regulirungswerke naturgemäss eingetretene Steigerung der Erhaltungskosten, namentlich für die Mur und Enns, für die Save und Oder; für die Post „Verpachtete Erhaltungsarbeiten" in Salzburg durch die mit der kgl. bayerischen Regierung vereinbarte Ausführung von Baggerungsarbeiten an der Salzach zwischen den Grenzsteinen XXIII und XXVIII behufs Hintanhaltung der den Markt Oberndorf bedrohenden Hochwässer; bei der Post „Bezüge des minderen Wasserbaupersonals" in Galizien mit Krakau durch die in Folge der stetig zunehmenden Ausdehnung der ärarischen Weidenpflanzungsanlagen nothwendig gewordene Vermehrung der Weidenpflanzungswächter; für die Post „Verschiedene Auslagen" in Salzburg, Steiermark, Krain, Tirol und Vorarlberg, Böhmen, Schlesien, Galizien mit Krakau und in der Bukowina durch die im Interesse des hydrographischen Dienstes vorzunehmende Instandhaltung der bestehenden und die Errichtung neuer Pegel, durch bauliche Herstellungen für die Aufstellung von Limmigraphen, durch die Fortsetzung der Kilometrirung der auszubauenden Flussstrecken u. s. w.

Die Minderansprüche in den Rubriken „Wasserbaubeiträge" und „Bauzeug- und Requisitenanschaffung" erklären sich aus dem voraussichtlich geringeren Bedarfe.

Von dem ausserordentlichen Erfordernisse entfallen auf Niederösterreich 450.000 fl., auf Oberösterreich 538.000 fl., auf Salzburg 39.000 fl., auf Steiermark 68.100 fl., auf Kärnten 57.000 fl., auf Krain 76.300 fl., auf Tirol und Vorarlberg 489.570 fl., auf Böhmen 140.000 fl., auf Mähren 15.000 fl., auf Galizien mit Krakau 921.746 fl., auf die Bukowina 38.200 fl., auf Dalmatien 10.000 fl.

Ein Mehrerforderniss besteht bei Niederösterreich mit 10.000 fl., in Oberösterreich mit 156.000 fl., in Steiermark mit 1400 fl., in Krain mit 26.300 fl., in Tirol und Vorarlberg mit 25.000 fl., in Schlesien mit 4000 fl., in Galizien mit Krakau mit 235.186 fl., in der Bukowina mit 18.200 fl.

Auf die einzelnen Gewässer vertheilt sich das ausserordentliche Erforderniss in nachstehender Weise: Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres, Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches 20.000 fl.; Donaustrombauten 723.000 (+ 123.000) fl., und zwar: für die Donauregulirung in Niederösterreich 430.000 fl., für jene in Oberösterreich 293.000 (+ 123.000) fl.; Innregulirung 106.000 (+ 8000) fl., darunter für Bauten in Oberösterreich 95.000 (+ 13.000) fl., für Bauten in Tirol 11.000 (— 5000) fl.; Salzach- und Saalebauten 59.000 (— 10.000) fl., davon für Oberösterreich 20.000 fl., für Salzburg 39.000 (— 10.000) fl.; Traunregulirung 130.000 (+ 10.000) fl.; Murflussbauten 53.100 (+ 2100) fl.; Draubauten 125.100 (+ 53.100) fl., und zwar: 68.100 (+ 53.000) fl. für die steierische und 57.000 fl. für die kärntnerische Flussstrecke; Saveregulirung 76.300 (+ 26.300) fl.; Rheinregulirung 328.570 fl.; Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale 150.000 (+ 30.000) fl.; Moldauregulirung 40.000 fl.; Elbestrombauten 100.000 (+ 20.000) fl.; Oder-, Oppa- und Olsaregulirung 15.000 (+ 4000) fl., davon für die mährische Oderstrecke 1000 fl., für die schlesische Oderstrecke, die Oppa- und Olsaregulirung 14.000 fl.; Marchregulirung 15.000 (+ 1000) fl.; Weichselstrombauten 250.000 fl.; Dunajecbauten 80.000 (+ 20.000) fl.; Sanflussbauten 197.600 (+ 27.600) fl.; Wislokaregulirung 33.000 (8000) fl.; Dniesterregulirung 160.000 (plus 20.000) fl.; Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die vorangeführten Bauten an galizischen Flüssen zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 13.000 fl.; Aerarialbeitrag zur Solaregulirung 39.778 (+ 39.778) fl.; Aerarialbeitrag zur Lomnicaregulirung 39.808 (+ 39.808) fl.; Aerarialbeitrag zur Bugflussregulirung 9900 fl.; Aerarialbeitrag zur Bielaflussregulirung 8660 fl.; für die Anlage von Weidenculturen zum Behufe der Gewinnung des Faschinenmaterials 10.000 fl.; für die Anschaffung eines Dampfbaggers für den Weichselfluss 40.000 (+ 40.000) fl.; für die Anschaffung eines Dampfbaggers und eines Dampfremorqueurs für den Dniester (erste Rate) 40.000 (+ 40.000) fl.; für Pruthflussbauten 35.000 (+ 10.000) fl.; als Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden, für die Pruthbauten zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 1500 fl.; für die Anlage von Weidenculturen zum Zwecke der Gewinnung des Faschinenmaterials für den Pruth 1200 fl.; als Beitrag zu den Kosten für die Trockenlegung der Sumpfgründe an der Jadroflussmündung bei Salona 10.000 Gulden.

Die Instandhaltung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres, dann die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches gründet sich auf eine rechtskräftige Entscheidung des Ackerbauministeriums. Die Kosten der bezüglichen Herstellungen belaufen sich nach dem richtiggestellten Voranschlage auf 105.000 fl., und wurden hierauf bereits vier Raten

in den Jahren 1894—1897 à 10.000 fl., zusammen 40.000 fl. bewilligt. Für 1898 werden als fünfte Rate 20.000 fl. beansprucht, nachdem in Folge der verspäteten Inangriffnahme der Arbeiten im Jahre 1896 der Credit des Jahres 1895 per 10.000 fl. vor Ablauf der Geltungsdauer desselben nicht verwendet werden konnte, daher verfallen ist.

Zur Donauregulirung in Niederösterreich hat die ärarische Wasserbau-Verwaltung auf Grund des Reichs- und des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 6. Juni 1882, R.-G.-Bl. Nr. 68, niederösterr. L.-G.-Bl. Nr. 52, innerhalb der zwanzigjährigen Bauzeit von 1882—1901 zur Bedeckung der mit 24,000.000 fl. veranschlagten Gesammtkosten der Donauregulirung und Erhaltung sämmtlicher Regulirungsbauten einschliesslich jener des Wiener Donaucanals zwischen der Ispermündung und der ungarisch-österreichischen Grenze bei Theben jährlich den Betrag von 700.000 fl. zu leisten, welcher mit 430.000 fl. als ausserordentliches und mit 270.000 fl. als ordentliches Erforderniss des Wasserbaues zu bestreiten ist. Ausserdem verzichten der Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien auf die ihnen zukommenden Drittelantheile an sämmtlichen Einnahmen des Donauregulirungsfonds bis zur Maximalhöhe dieser Einnahmen von 300.000 Gulden während dieses Zeitraumes, und wird überdies vom Lande Niederösterreich während der zwanzigjährigen Bauperiode noch ein jährlicher Beitrag von 200.000 fl. geleistet. Zur Bedeckung des auf den Wasserbau entfallenden, das ausserordentliche Erforderniss betreffenden Gesammtbeitrages von 8,600.000 fl. wurden bisher in 16 Jahresraten per 1882—1897 je 430.000 fl., zusammen 6,880.000 fl. bewilligt. Für 1898 wird die 18. Jahresrate angesprochen.

Der Anspruch von 293.000 fl. für Donaustrombauten in Oberösterreich ist für die Fortsetzung, bezw. Vollendung der Regulirung bei Schildorf km 290—291, dann bei Goldwörth km 221, insbesondere aber für die bedarfsgemässe Fortsetzung der Arbeiten bei der Herstellung des Linzer Winterhafens in km 203·5 sammt der Normalisirung der anliegenden Stromstrecke für Niederwasser, weiters für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nächst der Traunmündung km 195—196, für die Fortsetzung der Correction bei Kronau km 188—189, unterhalb Mauthausen km 183—184, bei Wallsee km 161—163, oberhalb Dornach km 156·3, endlich für die Vollendung der Correctionsarbeiten am Greiner Schwall km 151—147 und am Struden bei Grein km 147—148 nothwendig. Das gegenüber dem Jahre 1897 angesprochene Mehrerforderniss von 123.000 fl. wird durch die Dringlichkeit des Linzer Winterhafens begründet, für welchen per 1898 der Betrag von 170.000 fl. angesprochen wird, um die Benützung des Hafens im Interesse der Schifffahrt auf der oberösterreichischen Donaustrecke möglichst zu beschleunigen.

Innflussbauten.

Für Correctionsbauten in der Endacher Au, welche mit Rücksicht auf die Behebung des namentlich für die Schiffahrt nachtheiligen verwilderten Flusszustandes dringend nothwendig erscheinen, sind die Gesammtkosten mit 28.000 fl. veranschlagt. Hievon wurden bewilligt per 1896 als erste Rate 13.000 fl., per 1897 als zweite Rate 10.000 fl. Für 1898 werden als Schlussrate 5000 fl. angesprochen. Behufs Fortsetzung der nach dem Staatsvertrage vom 14. November 1821 und der nachträglichen Vereinbarung mit Bayern vom Jahre 1879 auszuführenden Innrepassbauten in der Grenzstrecke vom Sparchenbache bis Windhausen sind per 1898 wie im Vorjahre 6000 fl. erforderlich. Bisher wurden für die erwähnten Bauten vom Jahre 1884—1897 in 14 Jahresraten à 6000 fl., zusammen 84.000 fl. bewilligt. In Oberösterreich endlich ist behufs Erzielung eines regulären Flusslaufes und zur Fixirung der rechtsuferigen Regulirungsstrasse auf Grund des mit Bayern abgeschlossenen Staatsvertrages vom 10. September 1858 die Fortsetzung der Correctionsbauten bei Rothenbuch km 3·6—4·2, bei Fischerau km 6·9—7·5, bei Hagenau-Aharn km 15·6 bis 17·7, bei Frauenstein km 19·7—19·9, bei Sunzing km 21·5—32·3, oberhalb Obernberg km 30—33, bei Reichersberg km 37—37·2, bei Gstötten km 42·4—44·6, nächst Schnelldorf und St. Florian km 49·3—50, endlich die Einleitung der Correction bei Wernstein km 58·6 bis 59·4 erforderlich. Gegenüber dem im Jahre 1897 bewilligten Betrage von 82.000 fl. ist ein Mehranspruch von 13.000 fl. zu verzeichnen, der insbesondere durch die in Aussicht genommene kostspielige Fortsetzung der Correctionsarbeiten bei Reichersberg, für welche der Betrag von 25.000 fl. präliminirt wird, begründet ist.

Salzach- und Saaleregulirung.

Im Salzburgischen wird angesichts der vorgeschrittenen Correctionsbauten im Jahre 1898 lediglich die Ausführung einiger kleiner Regulirungsarbeiten in Aussicht genommen, und zwar an der Salzach in den Gemeinden Aigen, Morzg und Jauchsdorf, an der Saale am rechten Ufer in den Gemeinden Siegenheim und Wals. Die Ausführung dieser Bauten stellt sich als nothwendig dar behufs Sicherung der Flossfahrt und Schifffahrt, zur Abwendung von Hochwasserverheerungen, sowie zur Fortsetzung der in den Grenzstrecken beider Flüsse auf Grund der mit Bayern abgeschlossenen Staatsverträge vom 24. December 1820 und vom 9. Februar 1873 durchzuführenden Regulirung. Für die oberösterreichisch-bayerische Grenzstrecke werden zur Fortsetzung der auf Grund derselben Verträge auszuführenden Correctionsbauten 20.000 fl. angesprochen. Mit denselben soll die Fixirung des rechtsseitigen Regulirungsufers von der Lohbauerwand abwärts km 59·5—59·8, sowie in der Mündungsstrecke der Salzach in den Inn bei Ueberackern km 78—79 fortgesetzt werden.

Traunflussbauten.

Für die im Interesse der Floss- und Schiffahrt erforderliche Fortsetzung der Correctionsbauten bei Lichtenegg km 84·5—85, unterhalb Wels bei km 88·2 bis 89, beim Schmiedbauerwerke km 100 und bei Hasenufer km 103—105, dann für die Vollendung der aus denselben Gründen nothwendigen Niedrigwasserregulirung unterhalb Ebensee km 30·9—32·5, und für die bedarfsgemässe Fortsetzung der Regulirung in der Strecke bei Ebelsberg km 110—118·1 durch Herstellung eines vertieften Niederwasserbettes werden 130.000 fl. angesprochen. Das Mehrerforderniss gegenüber dem Jahre 1897 erscheint durch die besondere Dringlichkeit der auszuführenden Arbeiten begründet. Vom Jahre 1894 bis einschliesslich 1897 wurden auf die Traunregulirung 1,060.000 fl. verwendet.

Murregulirung.

Nach Artikel I des steiermärkischen Landesgesetzes vom 23. August 1896, L.-G.-Bl. Nr. 57, haben zu den mit 900.000 fl. veranschlagten Kosten für die Erhaltung der Regulirungsbauten des Murflusses in der Strecke von Graz abwärts bis zur steiermärkisch-ungarischen Grenze binnen zehn Jahren der Staat und das Land je 50 pCt., sonach jährlich je 45.000 fl. beizutragen. Mit dem Gesetze vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 133, und dem Finanzgesetze pro 1897 wurden die ersten zwei Raten zu 45.000 fl. bewilligt, und wird nunmehr für 1898 die dritte Rate in gleicher Höhe beansprucht. Die auf das Land Steiermark entfallenden Jahresbeiträge sind vom Jahre 1896 bis einschliesslich 1899 vom Staate dem Lande mit jährlich 45.000 fl. und in den Jahren 1900—1905 mit jährlich 21.000 fl. zinsenfrei gegen Rückerstattung in den Jahren 1906—1920 vorzuschiessen, worauf im Voranschlage der Finanzverwaltung entsprechend Bedacht genommen ist. Ausserdem wird zu dem von der Stadtgemeinde Graz zur Regulirung des linksseitigen Murufers übernommenen Quaibau im nachträglich erhöhten Erfordernisse ein Aerarialbeitrag von circa 81.000 fl. in zehn Jahresraten geleistet. Für 1898 werden aus diesem Titel 8100 fl. präliminirt.

Drauflussbauten.

Für die kärntnerische Draustrecke werden 57.000 Gulden angesprochen, womit die im Interesse der Schiffahrt und zur dauernden Sicherung nothwendigen Ergänzungsbauten der auf Grund des Reichs- und Landesgesetzes vom 27. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 68 und kärntn. L.-G.-Bl. Nr. 14, ausgeführten Drauregulirungsarbeiten ausgeführt werden sollen. Insbesondere wird damit die Fortsetzung der Correctionsarbeiten an der Liesermündung, in der Flussstrecke Steinfeld—Gajach—Sifligbach, sowie die Correction der Möllflussmündung ausgeführt werden.

Für die steiermärkische Draustrecke von Marburg abwärts bis Polstrau werden 15.000 fl. beansprucht, und gründet sich dieser Anspruch auf die mit der steiermärkischen Landesvertretung vereinbarte Vollzugsinstruction vom 3. Jänner 1892, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 2 ex 1893, wonach zur Ausführung von Schutz- und Regulirungsbauten, welche in der Strecke des Drauflusses von Marburg abwärts bis Polstrau unter den bisherigen Beitragsmodalitäten bis zum Zustandekommen des Drauregulirungs-Gesetzes fortzusetzen sein werden, so wie in den Jahren 1891—1897 auch für 1898 ein Aerarialbeitrag von 15.000 fl. angesprochen wird. Die auf Grund dieses Uebereinkommens geleisteten Beiträge der Wasserbaudotation beziffern sich auf zusammen 105.000 fl., und hat das Land dieselbe Summe beigetragen.

Saveregulirung.

Hiefür werden 76.300 fl. veranschlagt, und gründet sich dieser Anspruch hauptsächlich auf das für die Regulirung der Save in der 11·5 km langen Strecke Tačen—St. Jakob genehmigte Project, dessen Kosten mit 740.000 fl. ermittelt sind, und weiters auf die nothwendig gewordenen Correctionsarbeiten zwischen St. Jakob und der Laibachmündung. Zu den Kosten dieser Bauten sind an Concurrenzbeiträgen zu gewärtigen vom Lande Krain 5700 fl., von der ärarischen Strassenverwaltung 400 fl., von den Anrainern 200 fl.

Inland.

Staatseisenbahnrath.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath im Sinne des § 4 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen Herbstsession für Freitag den 3. December 1897 einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterreichischen Landtages (Wien, 1. Bez., Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Plenarsitzung stehen folgende Gegenstände:

I. Mittheilungen über Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Schlussfassung in Betreff der vom Staatseisenbahnrathe in der Frühjahrssession 1897 abgegebenen Gutachten, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;

II. Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1898;

III. Anträge des Mitgliedes Moriz Dattner betreffend

a) Erstellung eines Anschlusses von Zug 9 der Warschau-Wiener Bahn an Zug 6 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Trzebinia;

b) Erstellung eines Localzuges Trzebinia—Krakau im Anschlusse an Zug 1404;

IV. Antrag des Mitgliedes Dr. Josef Grus betreffend Anhalten des Zuges 3/n Wien—Brünn—Prag in Wildenschwert;

V. Antrag des Mitgliedes Moriz Orel betreffend Rückvergütung von Mehrgebühren bei frankirten Sendungen auf Grund der Aufnahmsbescheinigung;

VI. Antrag des Mitgliedes Dr. Alexander Peez betreffend Ueberprüfung des Ausnahmetarifes III;

VII. Anträge des Mitgliedes Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz betreffend

a) Wiedereinführung des bis 1. December 1896 bestandenen Tarifes für Petroleumproducte von den mährischen, schlesischen und galizischen Mineralöl-Raffinerien in die Gegend südlich von Hieflau und Selzthal;

b) Erwirkung der Classe B für österreichische Mineralölproducte auf den ungarischen Eisenbahnen, bezw. Erhöhung des Tarifes für ungarische Mineralölproducte auf den österreichischen Eisenbahnen;

VIII. Antrag des Ersatzmitgliedes Anton Walz betreffend Ermässigung der Tarife für steierischen Hopfen;

IX. weitere Anträge einzelner Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, welche bis längstens 20. November dem k. k. Eisenbahnminister bekanntgegeben werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Prag: Project für die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Gojau der Linie Budweis—Salnau: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat zufolge der Seitens der k. k. Statthalterei in Prag am 26. August durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Gojau der Linie Budweis—Salnau auf Grund der Commissionsbestimmungen und Anträge für diese Stationserweiterung den Bauconsens ertheilt. [Z. 16.991/IV.]

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. (Herstellung des Centralbahnhofes in Karlsbad und der Verbindungslinie zwischen diesem und dem Bahnhofe Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Eger hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Projectes für den Centralbahnhof Karlsbad und die Verbindungsstrecke zwischen Karlsbad-Centralbahnhof und Karlsbad B.E.B. für den 9. und 10. November bestimmt. [E.-M.-Z. 17.058/IV.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft und Salzkammergut - Localbahn. Project für diverse Herstellungen am gemeinsamen Bahnhofe in Salzburg: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Commissionsgutachtens der am 15. Juni Seitens der k. k. Landesregierung in Salzburg durchgeführten Localverhandlung in Absicht auf die Verbesserung der Zu- und Abfahrtsverhältnisse zu und von dem gemeinsamen Aufnahms-

gebäude der Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen und der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg für die nach diesem Projecte in Aussicht genommenen Verlegungen von Wechseln und Geleiseverbindungen, sowie für die Herstellung einer Zufahrt zum Aufnahmsgebäude und für die Umwandlung des an der Stirnseite dieses Aufnahmsgebäudes gelegenen Theiles der zum Bahnbesitze gehörigen Parkanlage in einen Vorfahrplatz den Bauconsens ertheilt. [4. November, Z. 16.336/IV.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft. (Project für die Herstellung der Haltestelle Sittenwiesen: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft vorgelegte Project für die auf Kosten der Interessenten zu bewirkende Herstellung der Haltestelle Sittenwiesen in km 6·469 der Strecke Salzburg—Lamprechtshausen genehmigt und die k. k. Landesregierung in Salzburg ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [Z. 17.009/IV.]

Schleppbahn vom Agnes-Tiefbauschachte in der Gemeinde Wistritz zum Friedrich-Schachte in der Gemeinde Tischau. (Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 27. Februar Seitens der k. k. Statthalterei in Prag durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des Projectes der Actiengesellschaft Teplitzer Walzwerk und Bessemerhütte für eine Schleppbahn vom Agnes-Tiefbauschachte in der Gemeinde Wistritz zum Friedrich-Schachte in der Gemeinde Tischau den Bauconsens unter Vorbehalt ertheilt. [Z. 16.686/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Levanteverkehr.) In einem den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft auszugsweise zugegangenen Berichte des kaiserlich deutschen Consulates in Alexandrien wird der Umstand erörtert, dass die deutsche Levantelinie (seewärts über Hamburg) nur verhältnissmässig wenig zur Versendung deutscher Güter nach Alexandrien und anderen Plätzen der Levante benützt werde, in diesen Transporten vielmehr starke Concurrenz Seitens des Oesterr. Lloyd, dem die Sendungen mit der Bahn nach Triest zugeführt würden, zu erleiden habe. Der Bericht führt aus, dass die Versendung über Hamburg mittelst der Levantelinie nicht viel längere Zeit erfordere, als die über Triest mittelst des Oesterr. Lloyd, sofern nur die Güter in Hamburg nicht zu lange auf den Abgang des Dampfers zu warten hätten; dabei koste der Transport über Hamburg mit der Levantelinie nach Alexandrien höchstens ebenso viel wie der Bahntransport nur bis Triest. Die Bevorzugung des Oesterr. Lloyd erklärt der Bericht theils aus mangelnder Kenntniss von den Vorzügen der Levantelinie, theils aber aus Refactien, die der Oesterr. Lloyd den Verkaufscommissionären für alle Frachten aus Deutschland unter dem Namen von Exportprämien zur Erleichterung der Concurrenz gegenüber der Levantelinie gewähre.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Europäische Donau - Commission. (Herbstsession 1897.) Auf der Tagesordnung der diesjährigen Herbstsession der Europäischen Donau-Commission, welche mit 30. October begann, stehen folgende Gegenstände: Belohnungen für mehrere im Rettungsdienste thätige Matrosen anlässlich der Rettung der Mannschaft des Sveti Nicolai; Erörterung einiger durch den Protest des deutschen Delegirten in der Sitzung des Executivcomité der Commission vom 6. Juli 1897 aufgeworfenen Fragen; Ernennungen, Beförderungen, Aenderungen im Personale der Commission, Bewilligung von Quadriennien; Bericht der Ingenieure; Besprechung der finanziellen Lage der Commission, Einnahmen- und Ausgabenvoranschlag für 1898.

— (Eröffnung des neuen Durchstiches im Sulinaarme zwischen der 31. und der 37. Meile.) Nachdem der zwischen der 31. und 37. Meile des Sulinaarmes in Angriff genommene Durchstich im Laufe dieses Jahres vollendet worden ist, hat die Europäische Donau-Commission unterm 20. October, Z. 1717, eine Kundmachung an die Seefahrer erlassen, worin denselben zur Kenntniss gebracht wird, dass dieser neue Durchstich, welcher 1000′ unterhalb der 37. Meile des Sulinaarmes auf dessen rechtem Ufer beginnt und 3000′ oberhalb der 31. Meile in den genannten Donauarm wieder einmündet, mit 21. October der Schiffahrt eröffnet worden ist. Gleichzeitig wird die Schiffahrt eingeladen, fortan ausschliesslich diesen Durchstich zu benützen, da sofort die Arbeiten wegen Abschlusses der früher benützten Flussstrecke in Angriff genommen werden sollen. Die Baggerung in der Strecke zwischen der 31. und der 32. Meile, sowie bei der 37. Meile wird fortgesetzt, und bleibt daher auch die diesbezügliche Kundmachung vom 8. October 1897, Z. 1651, in Kraft.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 T. Gehalt ist am 3. August 1897 mit 28 Passagieren und 2118 Gewichtstonnen factischer Ladung und 10.029 Stück Holz verschiedener Gattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 35 Colli Bier, 8 Colli Esswaaren und 1 Collo Metallwaaren; nach Colombo 20 Colli Uhren; nach Suez 4 Colli Baumwollwaaren und 20 Colli Zucker; nach Massaua 400 Colli Zucker; nach Aden 66 Colli Esswaaren, 2001 Colli Mehl, 7 Colli Metallwaaren, 30 Colli Schwefelhölzer und 325 Colli Zucker; nach Gedda 5 Colli Porzellan; nach Kodudah 15 Colli Porzellan und 50 Colli Schwefelhölzer; nach Zanzibar 30 Colli Mehl; nach Delagoa-Bai 50 Colli Quecksilber; nach Beira 1550 Colli Mehl; nach Bombay 3 Colli Elfenbein, 10 Colli Knöpfe, 908 Colli Papier, 37 Colli Kurzwaaren, 27 Colli Spielkarten, 12 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garn, 20 Colli Lampen, 93 Colli Manufacturwaaren, 423 Colli Metallwaaren, 9 Colli Holzwaaren, 31 Colli Seife, 125 Colli Glaswaaren, 42 Colli Schwefelhölzer, 9900 Colli Zucker, 830 Colli Oel, 2 Colli Kappen, 29 Colli Arzneimittel, 50 Colli Quecksilber, 42 Colli Glasperlen und 10.029 Stück diverse Hölzer; nach Karachi 1 Collo Kappen, 5 Colli Knöpfe, 12 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Manufacturwaaren und 117 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 2 Colli Kappen, 7 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Lampen und 47 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 48 Colli Farbe, 18 Colli Papier, 15 Colli Manufacturwaaren und 10 Colli Metallwaaren; nach Madras 56 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Lampen und 156 Colli Glasperlen; nach Calcutta 211 Colli Papier, 29 Colli Knöpfe, 22 Colli Kurzwaaren, 51 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Garn, 93 Colli Lampen, 105 Colli Manufacturwaaren, 136 Colli Metallwaaren, 6 Colli Möbel, 46 Colli Glasperlen, 80 Colli Glaswaaren und 25 Colli Quecksilber; nach Penang 40 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren und 15 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 2 Colli Kappen, 37 Colli Bier, 10 Colli Knöpfe, 83 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Esswaaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 134 Colli Metallwaaren und 11 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 2 Colli Kappen, 18 Colli Papier und 135 Colli Erdwachs; nach Batavia 1 Collo Kappen und 9 Colli Papier; nach Samarang 100 Colli Erdwachs; nach Cheribon 10 Colli Metallwaaren, 3 Colli feuerfeste Cassen, 15 Colli Erdwachs und 10 Colli Garn; nach Bandiermasin 9 Colli Metallwaaren; nach Bangkok 10 Colli Porzellan; nach Deli 5 Colli Metallwaaren; nach Saigon 25 Colli Papier; nach Palembang 2 Colli Manufacturwaaren; nach Pecalongan 10 Colli Erdwachs; nach Hongkong 16 Colli Papier, 7 Colli Baumwollwaaren und 5 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 20 Colli Papier; nach Shanghai 16 Colli Seife; nach Yokohama 71 Colli Papier und 20 Colli Liqueure. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 640.559 fl. ö. W.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung des Verkehres der Personenschiffe für die Dauer des Winters.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest verlautbart, dass mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit auf der Strecke Vukovár—Ujvidék (Neusatz) die Stationen Vukovár (Stadt), Illok, Futtak und Beocsin, ferner die Kahnstationen Opatowacz, Novoszelló und Bánostor am 20. November für den Verkehr gänzlich geschlossen werden, hingegen wird die Station Sarongrad für die heurige Saison nur als Kahnstation aufrecht erhalten. Ferner werden am 20. November auch die Fahrten zwischen Csongrád und Szegedin und auch zwischen Csongrád und Szolnok für heuer gänzlich eingestellt, so dass die letzte Fahrt von Csongrád nach Szegedin und Szolnok und retour am 20. November stattfindet. Die auf der Strecke der eingestellten Relationen befindlichen Stationen werden daher an dem oberwähnten Tage sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr geschlossen. Der Massengüterverkehr wird durch obige Vorkehrungen nicht alterirt.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Unternehmungen haben in dem Falle, als von Gemeinden eigenmächtig Arbeiten vorgenommen werden, durch welche der Bahnkörper tangirt wird, dagegen die zu Gebote stehenden Rechtsmittel zu ergreifen; eine Anzeige des Vorkommnisses enthebt sie ihrer Verantwortlichkeit nicht. Seitens der Direction einer Localbahn-Gesellschaft wurde dem Eisenbahnministerium zur Anzeige gebracht, es habe die Stadtgemeinde A. die Legung einer Trinkwasserleitung eigenmächtig unter dem Bahnkörper vorgenommen. An diese Anzeige wurde die Bitte um Verfügung des Geeigneten mit der Bemerkung geknüpft, dass ihrerseits selbstverständlich für derartige Vorgänge die Verantwortung abgelehnt werde. Hierüber erging an die Bahnunternehmung Seitens des Eisenbahnministeriums ein Erlass folgenden Inhaltes: Die Legung einer Wasserleitung und die damit verbundenen Arbeiten konnten wohl kaum derart betrieben werden, dass die Organe der Bahngesellschaft hievon nicht Kenntniss erlangt hätten. Denselben wäre es sodann obgelegen, die Stadtgemeinde auf das erforderliche Einverständniss der Bahnunternehmung und auf die vorgeschriebene vorherige Zustimmung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde aufmerksam zu machen, eventuell einem Eingriffe in den Rechtsbestand der Bahn mit den zu Gebote stehenden Rechtsmitteln, als welche sich die Erwirkung der Baueinstellung durch die höhere Baubehörde und die Besitzstörungsklage beim competenten Civilgerichte darstellen, zu begegnen. Da eine nachträgliche Anzeige des Vorkommnisses an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde die rechtzeitige Ergreifung der früher erwähnten Rechsmittel nicht zu ersetzen vermag, und hienach zweifellos ein Versäumniss der Direction der Bahngesellschaft, bezw. ihrer Organe vorliegt, für welches dieselben die Verantwortlichkeit nicht ablehnen können, so wären derartigen Versäumnissen für die Zukunft durch Hinausgabe von Instructionen im Sinne des Vorstehenden an die bezeichneten Organe vorzubeugen. [E.-M.-Z. 15.834/I.]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Verlegung des Amtssitzes der k. k. Bahnerhaltungssection IV von Prag nach Königsaal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Verlegung des Amtssitzes der k. k. Bahnerhaltungssection IV von Prag nach Königsaal genehmigt. [E.-M.-Z. 15.498/I.]

Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 30. October wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft" abgehalten. Bei derselben waren 15 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, die im eigenen und im Vollmachtsnamen 34.560 Actien mit 3456 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Alfred Ressig. Nachdem Landesausschussbeisitzer Nikolaus Baron Mustatza zum Vorsitzenden gewählt worden war, nahm die Versammlung den Bericht des Bevollmächtigten des Concessionärs, Dr. Siegfried Werner, über seine bisherige Geschäftsführung zur Kenntniss, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von dem Concessionär auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Sodann beschloss die Versammlung, die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die dem Concessionär als solchen zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten, worauf der Nachweis über die statutengemässe Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitals erbracht wurde. Hierauf wurde die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes mit sieben bestimmt, und wurden zu solchen gewählt: Dr. Michael Freund, Hof- und Gerichtsadvocat, Leopold Rechnitzer, Director der Niederösterr. Escompte-Gesellschaft, Emil Salmhofer, Centralinspector der Oesterr.-ungar. Bank i. P., Dr. Ludwig Schwitzer, emeritirter Hof- und Gerichtsadvocat, sämmtlich in Wien, Dr. Stefan Stephanowicz, Reichsrathsabgeordneter und Grossgrundbesitzer, David Tittinger, Reichsrathsabgeordneter und Handelskammer-Vicepräsident, beide in Czernowitz, und Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des Oesterr. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien. Seitens der Staatsverwaltung war Georg Baron Wassilko, Seitens des Bukowinaer Landesausschusses Nikolaus Baron Mustatza in den Verwaltungsrath entsendet worden.

In der sodann abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Leopold Rechnitzer zum Präsidenten, Baron Wassilko zum Vicepräsidenten und in das Executivcomité ausser den Genannten Dr. Freund, Baron Mustatza und Dr. Werner gewählt, worauf die Uebertragung der societären Agenden der Actiengesellschaft an das k. k. priv. Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten beschlossen wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVI. Stückes.) Das am 10. November herausgegebene CXCVI. Stück enthält unter

Nr. 3471: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. November 1897, Z. 179.105, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Krain.

Nr. 3472: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. November 1897, Z. 12.969, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Galizien.

Nr. 3473: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 29. October 1897, Z. 142.738/I, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Borstenvieh im Bezirke Brčka.

— (Inhalt des CXCVII. Stückes.) Das am 12. November herausgegebene CXCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3474: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 8. November 1897, Z. 176.303, betreffend die Bestimmung der Station Elbogen als Viehverladestation und als Consumort für lebende Schweine und Wiederkäuer.

Nr. 3475: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 3. November 1897, Z. 96.020, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Niederösterreich.

Nr. 3476: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 3. November 1897, Z. 94.264, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 3477: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. November 1897, Z. 179.527, betreffend das Einfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen über die Grenzstationen Klingenthal und Wittigsthal.

Nr. 3478: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. November 1897, Z. 179.803, betreffend die Auflassung der Vieh-Ein- und Ausladestation Libochowitz.

Nr. 3479: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 9. November 1897, Z. 23.376, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 16. November herausgegebene CXCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3480: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. November 1897, Z. 35.054, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3481: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 11. November 1897, Z. 16.528, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 3482: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 12. November 1897, Z. 21.581, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Romanați.

— (Inhalt des CXCIX. Stückes.) Das am 18. November herausgegebene CXCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3483: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. November 1897, Z. 182.548, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3484: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. November 1897, Z. 182.549, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3485: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. November 1897, Z. 181.114, betreffend die Bestimmung der Stadt Schlan als Consumort für lebende Schweine und Wiederkäuer.

Nr. 3486: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 15. November 1897, Z. 21.802, betreffend das Ab- und Durchtriebverbot für Klauenthiere aus dem Marktorte Radautz.

Nr. 3487: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 13. November 1897, Z. 21.633, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Suczawa gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines neuen Tarifes, Theil I und II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. August 1896 sammt den Nachträgen I—IV aufgehoben wird.

Die neuen, in Kronenwährung erstellten Personen- und Gepäckstarife enthalten gegenüber den bisherigen Tarifsätzen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen.

Die Erhöhungen betragen im Personenverkehre in allen Wagenclassen und Zugsgattungen innerhalb der Entfernungen von 50 bis 300 km in den ungeraden Myriameter-Zonen 1 Heller und in der Entfernung von 261 bis 270 km in der I. Classe der Personenzüge 3 Heller.

Im Gepäcksverkehre treten dagegen bei Entfernungen über 300 km in den ungeraden Myriameter-Zonen Ermässigungen der Gepäckstaxen von 1 Heller per 10 kg und Myriameter ein.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 40 Hellern erhältlich.

Wien, am 11. November 1897. [869]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif Theil I und II in Kronenwährung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Galizien und der Bukowina, auf welche der Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1898 keine Anwendung findet, zur Einführung.

Hiedurch werden nachstehende Tarife aufgehoben:

a) Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen, giltig vom 1. August 1893, sammt Nachtrag I;
b) Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen, giltig vom 1. Jänner 1891;
c) Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), giltig vom 1. August 1893, sammt Nachtrag I;
d) Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów, giltig vom 15. Juni 1896, sammt Nachtrag I;
e) Gebührentarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Localbahnen Itzkany-Suczawa und Hliboka-Sereth der Bukowinaer Landesbahnen, giltig vom Tage der Betriebseröffnung;
f) Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymalów, giltig vom Tage der Betriebseröffnung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 40 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. November 1897. [870]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuauflage des Localgütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 erscheint eine Neuauflage des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar:

1. Tarif-Theil II, Heft 1, nebst Kilometerzeiger, giltig für die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
2. Tarif-Theil II, Heft 2, nebst Kilometerzeiger, giltig für die östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive der in Galizien und der Bukowina gelegenen Localbahnen;
3. Tarif-Theil II, Heft 3, Tarife der Localbahnen mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

In diese Neuauflage sind die im Jahre 1897 erschienenen Nachträge zu den Heften 1, 2 und 3, ferner ausser mehreren Aenderungen und Ergänzungen diverser Tarifbestimmungen auch die durch den am 1. Jänner 1898 in Wirksamkeit tretenden neuen gemeinsamen Tarif-Theil I für die österreichischen und ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen bedingten Aenderungen und Ergänzungen einbezogen.

Sämmtliche Gebühren erscheinen in dieser Neuauflage in Kronenwährung berechnet. Hiedurch ergibt sich gegen die früheren Kreuzer-Sätze in diversen Relationen eine Frachterhöhung um 1 Heller, in anderen Relationen aber wieder eine Frachtermässigung um 1 Heller.

Exemplare der Tarife sind ab 15. December 1897 in den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, u. zw.:

Heft 1 zum Preise von 5 Kronen,
„ 2 „ „ „ 3 „
„ 3 „ „ „ 2 „ 50 Hellern

erhältlich.

Wien, am 16. November 1897. [871]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil VI, Ausnahmetarif für Obst, vom 1. December 1896.

Mit 1. December 1897 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen bezüglich der Abtheilung A des Tarifes, sowie die Einbeziehung der Stationen Maglaj und Zepče der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in den Tarif.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 17. November 1897. [872]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft Nr. 7—9, vom 1. Jänner 1898.

Mit 1. Jänner 1898 gelangen neue Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien), der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn (sowie der von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebenen k. k. priv. Kuttenberger Localbahn), der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der von derselben betriebenen Localbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und in Heft 7: Stationen der kgl. Württembergischen, sowie der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, in Heft 8: Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, in Heft 9: Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. (Strecken Niederlahnstein [ausgeschl.] — Frankfurt a. M. — Fulda nebst Seitenlinien, Hanau — Aschaffenburg, Hanau—Giessen [ausgeschl.] und Niederlahnstein [ausgeschl.]—Wetzlar [ausgeschl.]) und der kgl. Eisenbahn-Direction in St. Johann-Saarbrücken andererseits zur Einführung.

Aufgehoben werden hiedurch die seitherigen Tarife, Theil II, Heft 7 vom 1. October 1894, und Heft 9 vom 1. Juni 1895 nebst Nachträgen, ferner für den Verkehr mit elsass-lothringischen Stationen der Ausnahmetarif für Sämereien etc. ab Brünn vom 10. Februar 1889 und für Bier und leere Bierfässer ab Budweis, Michelob, Pilsen und Pilsenetz vom 1. März 1892.

Die neuen Tarife bringen auch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich; auch sind in denselben mangels eines Verkehrsbedürfnisses für zahlreiche Stationsverbindungen und eine Reihe von Ausnahmetarifen Frachtsätze nicht mehr vorgesehen.

Exemplare der neuen Tarife werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen auf Grund der nachstehenden Preise erhältlich sein.

Der Preis der einzelnen neuen Tarifhefte beträgt für das Stück:

Theil II, Heft Nr. 7 . . . 3 Kronen
Theil II, Heft Nr. 8 . . . 1 Krone 20 Heller
Theil II, Heft Nr. 9 . . . 4 Kronen.

Wien, am 13. November 1897. [873]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung neuer Tarife und eines neuen Betriebsreglements.

Mit 1. Jänner 1898 treten für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei die nachfolgenden neuen Tarife in Kraft, und zwar:

a) Tarif, Theil I, enthaltend die allgemeinen und besonderen Bestimmungen nebst Waarenclassification für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern.
b) Theil II, Heft 1: Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) einerseits und Stationen der kgl. Serbischen, fürstl. Bulgarischen und der Orientalischen Eisenbahnen andererseits.

Hiedurch werden die für den gleichnamigen Verkehr giltigen Tarife, und zwar das Heft II vom 1. Mai 1891 und Heft III vom 1. Jänner 1895, sammt allen hiezu erschienenen Nachträgen mit 1. Jänner 1898 ausser Kraft gesetzt.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den derzeit giltigen Tarifen abgeänderte, zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze.

Von den im Heft III vom 1. Jänner 1895 enthaltenen Ausnahmetarifen werden die Ausnahmetarife Nr. 21 (Soda etc.) und Nr. 22 (Zink etc.) mit Rücksicht auf die in der Waarenclassification durchgeführte Declassification der in diese Ausnahmetarife eingereihten Artikel aufgehoben. An die Stelle des Ausnahmetarifes Nr. 23 für die Beförderung von Eilgut in Specialwagen tritt der Ausnahmetarif Nr. 21 für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen (Conventionszüge).

Gleichzeitig mit den vorbezeichneten Tarifen tritt für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei ein neues Betriebsreglement mit wesentlich geänderten Haftungsbestimmungen in Wirksamkeit, durch welches das für diesen Verkehr giltige Betriebsreglement vom 1. Mai 1891 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I und II ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Verwaltungen, und zwar der Tarif Theil I zum Preise von 3 Kronen, der Tarif Theil II, Heft 1, zum Preise von 2 Kronen, und Exemplare des neuen Betriebsreglements zum Preise von 2 Kronen pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. November 1897. [874]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 6.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 6, enthaltend Kartirungssätze für einzelne Artikel, in Kraft, und wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. Jänner 1897 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind vom 15. December 1897 an bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. November 1897. [875]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Mai 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 14. November 1897. [876]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifheftes.

Mit 1. Jänner 1898 tritt im obbezeichneten Güterverkehre ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, in Wirksamkeit, wodurch das bisherige Tarifheft 2 vom 15. Mai 1896 sammt den Nachträgen I—VI aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält nebst neu einbezogenen Stationen im Allgemeinen theils erhöhte, theils ermässigte directe Holzfrachtsätze für die Richtung von Oesterreich nach Deutschland; nur für den Verkehr mit Beuthen O. S. E., Beuthen R. O. U. E. und Emanuelsegen (Güterbahnhof) sind auch Frachtsätze in umgekehrter Richtung, und zwar nach den österreichischen Stationen Krakau, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów und Szczakowa, vorgesehen.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 19. November 1897. [877]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, welcher die in Kronenwährung bezifferten Kartirungssätze von und nach den galizisch-ungarischen Uebergangspunkten zur directen Güterabfertigung für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits enthält, zur Einführung.

Zum gleichen Termine werden der vom 1. Juli 1894 giltige Tarif, Theil II, Heft 1, sammt Nachträgen I bis III, sowie die vom 1. September 1894 giltigen Kartirungssätze sammt Nachträgen I bis IV ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. November 1897. [878]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Tarifes, Theil II, Heft 4.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf gelangt ein Tarif, Theil II, Heft 4, welcher directe Kartirungssätze für einzelne Artikel und bestimmte Relationen im obbezeichneten Verkehre enthält, zur Einführung.

Exemplare des Tarifes sind bei den am Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. November 1897. [879]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Tarif-Theil II, Heft 1.

Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Mit Wirkung vom 1. December 1897 ist im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. April 1895 auf Seite 33 bei dem Ausnahmetarif Nr. 1 (Frachtgüter aller Art in Wagenladungen) nach „3. zusammengesetzt aus den unter 1 erwähnten Artikeln und solchen der Stückgutclasse II“ einzuschalten: „oder 4. zusammengesetzt aus sperrigen Gütern und Gütern der Stückgutclassen“.

Wien, am 16. November 1897. [880]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Zinkblech.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 treten für die Beförderung von Zinkblechen (Walzzink) in Mengen von mindestens 10.000 kg (Ausnahmetarif Nr. 67 r) nach den rumänischen Stationen der Linie Burdujeni—Buzeu und der Seitenlinien dieser Strecke, sowie nach Calarasi und Constanta (Küstendje) bedeutend ermässigte Frachtsätze in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Wien, am 16. November 1897. [881]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil III, Heft Nr. 3, für Getreidetransporte.

Mit 1. Jänner 1898 wird der Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 3, vom 1. December 1894 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher neben Ermässigungen auch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich bringt; auch sind zahlreiche deutsche und österreichische Verbandsstationen in den neuen Tarif mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht mehr aufgenommen worden.

Der neue Tarif bringt ausserdem insofern eine Verkehrsbeschränkung mit sich, als die Lagerhäuser zu Brüx (A.T.E.), Frankfurt a. M., Gustavsburg,

Ludwigshafen, Mainz und Mannheim nicht mehr als Einlagerungs- und Reexpeditionsstellen vorgesehen sind.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone 20 Heller für das Stück erhältlich sein.

Wien, am 13. November 1897. [882]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der in Nummer 122 vom 21. October 1897 mit Giltigkeit vom 1. December 1897 publicirte neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr gelangt erst mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 zur Einführung.

Wien, am 15. November 1897. [883]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der in Nummer 122 vom 21. October 1897 mit Giltigkeit vom 1. December 1897 publicirte neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr gelangt erst mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 zur Einführung.

Wien, am 14. November 1897. [884]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife.

Am 1. Jänner 1898 gelangt Nachtrag VI zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze.
b) Frachtsätze von den neu einbezogenen Aufgabsstationen Paredl und Schallan.
c) Aenderungen von Stationsnamen.
d) Abänderungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Durch diesen Nachtrag werden die Frachtsätze nach Stationen der Strecke Pladen—Pilsen—Eisenstein, dann nach Nezwiestitz, Nürschan, Plzenetz, Stiahlau und Tuschkau-Kosolup eine Erhöhung, wogegen die Frachtsätze nach Stationen der Strecke Althütten — Beraun — Čimelitz eine Ermässigung erfahren werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind vom 15. December 1897 angefangen zum Preise von 10 kr. = 20 Heller durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 16. November 1897. [885]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Theilstrecke Settenz—Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Jänner 1898 tritt zu dem Tarife für den oben bezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag II in Kraft, welcher in der Hauptsache Frachtsätze von der Station Schallan der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, sowie neue, und zwar theilweise erhöhte Frachtsätze von den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Dux-Liptitz, Ossegg und Ossegg II enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von 20 Heller per Stück erhältlich.

Teplitz, am 16. November 1897. [886]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen Localgütertarifes (Theil II).

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Localgütertarif (Theil II) der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Wirksamkeit.

Derselbe enthält allgemeine Bestimmungen, besondere Bestimmungen und Gebührentarife, und zwar Ergänzungen und Abänderungen des Tarifes Theil I, Ueberfuhrs-, bezw. Umexpeditionstarife, Gebührenberechnungs-Tabellen, Stations- und Schnitt-Tarife, sowie Ausnahmetarife, ferner den Kilometerzeiger.

Die im Tarife enthaltenen Gebühren sind in Kronenwährung ausgedrückt.

Durch diesen Tarif wird der Localgütertarif (Theil II) vom 15. August 1889 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Tarifes können im Wege der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahm zum Preise von 2 Kronen per Stück bezogen werden.

Prag, am 18. November 1897. [887]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Aufhebung von Zuschlagfristen.

Die in der Kundmachung vom 5. August 1897 (Verordnungs-Blatt Nr. 90, Seite 1596), bezw. vom 17. August 1897 (Verordnungs-Blatt Nr. 96, Seite 1701) und vom 1. September 1897 (Verordnungs-Blatt Nr. 103, Seite 1807) veröffentlichten Zuschlagfristen werden in Folge Behebung der Verkehrsstörung in der Strecke Bodenbach—Tetschen und Wiederaufnahme des normalen Verkehres in dieser Strecke mit dem 15. November 1897 gänzlich aufgehoben.

Prag, am 14. November 1897. [888]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Eröffnung der Station Skalsko für den Gesammtverkehr.

Die Station Skalsko der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn stehenden Localbahn Mscheno—Unter-Cetno, welche bisher nur dem

Personen- und Gepäcksverkehre gedient hat, wird mit dem 18. November 1897 beginnend für den unbeschränkten Gesammtverkehr eingerichtet sein.

Prag, am 17. November 1897. [889]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue Tarif, Theil II, für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Einführung.

Zugleich treten die Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, giltig vom 15. Februar 1892, sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I—IV ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes, Theil II, können ab 15. December 1897 von unserem Tarifbureau, Wien, I. Hegelgasse Nr. 6, käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1897. [890]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung eines neuen Gebührentarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue Gebührentarif, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. März 1897 (Neuauflage) sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes, Theil II, können ab 15. December 1897 von unserem Tarifbureau, Wien, I. Hegelgasse Nr. 6, käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1897. [891]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer Tarife für den Localverkehr auf dem Hauptbahnnetze und auf der Localbahn Krupa-Kolleschowitz.

Am 1. Jänner 1898 treten folgende Tarife in Kraft:

1. Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden und

2. Localgütertarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern

auf dem Hauptbahnnetze und auf der Localbahn Krupa-Kolleschowitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

3. Temporärer Anhang zu dem ad 2 genannten Tarife, enthaltend die mit widerruflicher Giltigkeit gewährten Frachtermässigungen für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen.

Diese Tarife stellen die Umrechnung in Kronenwährung dar und bringen ausserdem nur solche Aenderungen und Ergänzungen zum Ausdruck, welche einerseits durch Anpassung an die einschlägigen Tarifbestimmungen der ebenfalls am 1. Jänner 1898 erscheinenden neuen Tarife, Theil I, für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche österreichischer Eisenbahnen und andererseits durch Vornahme zeitgemässer Verbesserungen begründet sind.

Exemplare der neuen Tarife werden rechtzeitig bei der General-Direction und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von

ad 1 . . . . 1 Krone }
ad 2 . . . . 2 Kronen } per Stück
ad 3 . . . 20 Heller }

abgegeben werden.

Hiedurch werden mit dem gleichen Termine aufgehoben, bezw. ersetzt:

a) Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. October 1890 nebst Nachträgen I und II und

b) Localgütertarif, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V.

Prag, am 17. November 1897. [892]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

zugleich als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Neuausgabe von Localtarif-Drucksachen.

Mit 1. Jänner 1898 treten die folgenden unter Umrechnung in die Kronenwährung neu aufgelegten, den Localverkehr betreffenden Tarife, bezw. temporären Anhänge in Kraft, und zwar:

1. Der Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

2. der Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

3. der Localgütertarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

4. der temporäre Anhang zu dem unter 3 bezeichneten Localgütertarife;

5. der Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern auf der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn;

6. der temporäre Anhang zu dem unter 5 namhaft gemachten Localtarife.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

a) Die reglementarischen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. November 1895;

b) die Gebührentarife für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888 nebst den hiezu erschienenen Nachträgen;

c) der temporäre Anhang zu den unter b) bezogenen Tarifen vom 1. Jänner 1896;

d) die allgemeinen Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern etc. auf der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1893 nebst den hiezu erschienenen Nachträgen.

Wien, am 13. November 1897. [893]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen I und II aufgehoben werden.

Der neue Tarif ist durchwegs in Kronenwährung erstellt, enthält jedoch im übrigen nur wenige Veränderungen gegenüber dem zur Aufhebung gelangenden Tarife.

Exemplare desselben sind vom 15. December 1897 angefangen bei der unterzeichneten Centralverwaltung zum Preise von 3 Kronen erhältlich.

Wien, am 17. November 1897. [894]

Die Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Personentarif, Theil II, enthaltend Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, sowie von Reisegepäck und Hunden in Kraft, durch welchen der bisher giltige Tarif vom 1. August 1891 sammt Nachtrag I vom 1. Jänner 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif, Theil II, kann zum Preise von 50 Hellern für das Stück sowohl in den gesellschaftlichen Stationen, als auch bei der gefertigten Direction bestellt werden.

Wien, am 16. November 1897. [895]

Die Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Localgütertarifes, Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Localgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Kraft, durch welchen der bisher bestandene bezügliche Tarif vom 1. Jänner 1891 sammt Nachtrag I vom 15. November 1891 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält ausser den gewöhnlichen Tarifsätzen noch besondere Bestimmungen über die Auf- und Ablegegebühr, Ergänzungen der Waarenclassification, ferner Ausnahmetarife für verschiedene Güter und besondere Bestimmungen für die Güterüberführung nach und von Simmering E.W.A.

Der neue Tarif kann zum Preise von 70 Hellern für das Stück sowohl in den gesellschaftlichen Stationen, als auch bei der gefertigten Direction bestellt werden.

Wien, am 16. November 1897. [896]

Die Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarife, Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarife, Theil II, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene Güter in bestimmten Stationsverbindungen, in Kraft, durch welchen der bisher giltige Anhang vom 1. Jänner 1897 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Anhang kann zum Preise von 20 Hellern für das Stück sowohl in den gesellschaftlichen Stationen, als auch bei der gefertigten Direction in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 16. November 1897. [897]

Die Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Ausserkraftsetzung des vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zu dem Gebührentarife (Theil II) und Einführung eines neuen Anhanges zu dem genannten Tarife.

Mit 31. December 1897 wird der vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltige Anhang zu dem Gebührentarife (Theil II) der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn ausser Kraft gesetzt, und gelangt an dessen Stelle ein neuer, vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf giltiger Anhang zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen enthält.

Exemplare des erwähnten Anhanges können zum Preise von 20 Heller bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, sowie im Wege der Stationen bezogen werden.

Wien, am 18. November 1897. [898]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Directer Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt für obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1895 nebst dazu gehörigem Nachtrag I vom 1. Juli 1896 aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. November 1897. [899]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt für obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1897 nebst dazu gehörigem Nachtrag I vom 1. Juli 1897 aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone bezogen werden.

Wien, am 17. November 1897. [900]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages IX zum Tarife vom 1. October 1887.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag IX zum Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag wird eine Abänderung des § 38 der Tarifvorschriften enthalten, durch welche eine Erhöhung der Gebühren für das Auf- und Abladen der Güter in den italienischen Stationen um 10 Centimes pro Tonne herbeigeführt wird.

Weiters werden durch den Nachtrag IX einige Berichtigungen des Nachtrages VIII vom 1. November 1897 und Ergänzungen der Tariftabellen vorgenommen.

Wien, am 18. November 1897. [901]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Rundreiseverkehr mit dem Orient.

Aufhebung des bezüglichen Tarifes.

Der Rundreiseverkehr mit dem Orient wird mit 1. Jänner 1898 aufgelassen.

Es treten somit der „Tarif und das Verzeichniss der Fahrscheinstrecken für den combinirbaren Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehr mit dem Orient“, giltig vom 1. März 1895, ferner die „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Eisenbahn- und Seeschiffahrt-Couponheften nebst Ausführungsvorschriften“, giltig vom 1. Juni 1893, mit dem oben bezeichneten Tage ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. November 1897. [902]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einhebung eines Transportsteuer-Zuschlages im Verkehre mit Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö.

Die Transportsteuerfreiheit der Localbahn Szombathely-Pinkafö ist erloschen, und werden in Folge dessen vom 1. Jänner 1898 angefangen die im Tarife Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 2, schliesslich im Tarife Theil IV, Heft 1, für die Stationen der genannten Localbahn enthaltenen Frachtsätze mit den in den nachstehenden Tabellen angegebenen Transportsteuer-Zuschlägen eingehoben:

a) Theil II, Heft 1 und 2.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtsätze								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Classe I	Classe II und Ausnahmetarif VII	Sperrige Güter	Classe A und Ausnahmetarif VI	Classe B	Classe C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3
	Transportsteuer-Zuschlag pro 100 kg in Hellern											
Felsö-Eör	16	12	9	5	4	6	3	2	2	2	2	2
Német-Szt. Mihály	12	9	7	4	3	5	2	2	2	2	2	1
Pinkafö	19	15	10	6	4	7	3	3	2	3	2	2
Rohoncz	7	6	4	3	2	3	2	1	1	1	1	1
Vörösvár	14	11	8	4	8	6	3	2	2	2	2	1

b) Theil IV, Heft 1.

Von	a	b	c	d	e	Frachtgebühr für Thierbegleiter		
	Für Hornvieh in Wagenladungen	Für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen			Für die nebenangeführten Thiergattungen	Hornvieh	Borstenvieh etc.	
	Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens pro Quadratmeter	Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens	Für die Benützung der Trommel	Nach dem Normalgewichte (siehe Tarif Theil I) pro 100 kg	Bei Aufgabe von 1—2 Wagen	Bei Aufgabe von 1—2 Wagen	Bei Aufgabe von mindestens 3 Wagen
	Transportsteuer-Zuschlag in Hellern							
Felsö-Eör	4	4	8	10	4	16	16	—
Német-Szt. Mihály	4	4	8	8	3	11	11	—
Pinkafö	5	5	10	13	4	16	16	—

Wien, am 17. November 1897. [903]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag X.) Am 1. November ist zu diesem Tarife der Nachtrag X erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. November in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge; die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatztheilen, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Allgemeine Ausstellung für Nahrungsmittel, Volksernährung, Armee- und Marineverpflegung in Berlin 1897. (Transportbegünstigung.) Für diejenigen Gegenstände, welche auf der in der Zeit vom 9. October bis 9. November in Berlin stattgefundenen Allgemeinen Nahrungsmittel-Ausstellung ausgestellt waren und unverkauft oder unverlost geblieben sind, gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen die frachtfreie Rückbeförderung unter den im Oesterr.-Ungarischen Gütertarife, Theil I, Abschnitt C/VI (General-Gütertarif, I. Band, I. Abtheilung, Tarif Nr. I A), enthaltenen, sowie unter den sonst üblichen Bedingungen.

Internationale Kunstausstellung in Kopenhagen 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte der bis 31. October in Kopenhagen veranstalteten Kunstausstellung werden in dem Falle, dass dieselben als unverkauft oder unverlost an den Aussteller zurückgesendet werden, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfrei zurückbefördert. Die Aufgabe zum Rücktransporte hat unter den für Sendungen von Ausstellungsgütern in österreichischen Eisenbahnverkehren mit dem Auslande geltenden Bedingungen bis spätestens den 28. November 1897 zu erfolgen.

Ausland.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Gutfeld.) Mit Giltigkeit vom 10. November wurde im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I-II) Station Gutfeld des Directionsbezirkes Königsberg in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze u. s. w. aufgenommen.

Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die daselbst vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ostdeutsch-Westdeutscher und Berlin/Stettin-Westdeutscher Eisenbahnverband. (Nachträge XI.) Am 1. November wurde zu den Tarifen für den Ostdeutsch-Westdeutschen, sowie für den Berlin/Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag XI herausgegeben. Dieselben enthalten unter Anderem Entfernungen für verschiedene neue Stationen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen der Specialtarife I, II und III (Ausnahmetarife 8, 8 a, 9, D und D I) im Verkehre von den Stationen Düsseldorf-Hafen, Duisburg-Hafen und Rheinhausen. Ferner enthält der Nachtrag zum Ostdeutsch-Westdeutschen Tarif einen Ausnahmetarif 13 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien und der Nachtrag zum Berlin/Stettin-Westdeutschen Tarif Frachtsätze der Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen) und D I (Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen) für die an der Neubaustrecke Stettin—Jasenitz gelegenen Stationen Grabow a. O., Kratzwick, Vulkan-Bredow und Züllchow des Directionsbezirkes Stettin; letztere treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung des Artikels Erze etc. in den Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 1. November ab wurden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete u. s. w. wie im Specialtarif III genannt“ mit den für Erde u. s. w. unter A a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen, und zwar bezüglich des Verkehres zwischen den bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Directionsbezirke Halle a. S. und Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn andererseits, aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2045	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Geflügel, todtes, russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Venlo, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Köln	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 21. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Directe Verbandsätze bestehen nicht	a) 741 Pfennig b) 592 "		Im Kartirungswege		
				Podwołoczyska (Bhf.) transit						a) 779 Pfennig b) 623 "				
2046	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter der Tarifclassen I und II	Taus	Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.) und Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	320 Heller | 343 Heller	270 Heller | 300 Heller	50 Heller | 43 Heller	Im Kartirungswege		
2047	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 96 vom 19. August 1897 sub fortl. Nr. 1514 publicirten Frachtsätze ausser Wirksamkeit

Von	Nach: Bregenz transit, Lindau transit	Buchs transit	St. Margrethen transit	Romanshorn	Aarau	Basel (S.C.B. und Bad. St. E.)	Bürgdorf	Delémont (Delsberg)
	Centimes für 100 kg							
Lemberg	519	519	524	549	649	607	722	671
Lemberg-Podzamcze	522	522	527	552	652	610	725	674
Tarnów	435	435	440	465	565	523	638	587
Wieliczka	414	414	419	444	544	502	617	566

Die Frachtsätze für Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits der genannten Uebergangspunkte gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;

b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2048	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S—57 und S—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Dignano	Divača	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse des Hofbau-Comités in Wien und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	49 h Cl. C 44 h A.-T. I 65 h Cl. B	30 h	19 h bei Cl. C 14 h „ A.-T. I 35 h „ Cl. B	Im Kartirungswege		
				Pola					55 h 50 h 75 h	34 h	21 h 16 h 41 h			
2049	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zündhölzchen	Battelau	Triest-Freihafen (für Sendungen nach China)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind entweder directe an die überseeische Bestimmungsstation, oder an den Oesterr. Lloyd mit der Bestimmung zur Verschiffung nach China zu adressiren. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Südnordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Südnordösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband	342 Heller	290 Heller	52 Heller	Im Kartirungswege		
2050	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos A, 7 a und Eisen und Stahl der Pos. E, 8 und 9	Mürzzuschlag	Neuberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 15	10	5	Im Kartirungswege		
			Kohle, mineralische, der Pos. K. 32						15	10	5			
				oder vice versa										
		Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische, der Pos. K. 32	Fohnsdorf	Neuberg (Hochöfen)				Bestehen keine directen Frachtsätze	72				
				Leoben S.B.						44				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2051	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Cement	Königshof-Geleiseanlage	Triest-S. Andrae, Triest - Freihafen (k.k.St.B.) Pola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	184 200	166 182	18 18	Im Kartirungswege		
2052	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Kohle der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	dem Moriz-Schachte und den Pluto - Schächten in Wiesa-Oberleutensdorf	dem Industriegeleise der Spinnfabrik M. Schick & Comp. in Oberleutensdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	70 Heller pro Tonne		Im Kartirungswege		
2053	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, enthaltenen Stationen	Mauer-Oehling	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder zur Einrichtung der Jubiläums-Landes-Siechenanstalt in Mauer-Oehling bestimmt sein und mit an die Bauleitung der genannten Anstalt adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h pro 100 kg	Im Kartirungswege		
2054	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus in Fässern	Brčka, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Passau transit, Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach Massgabe des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1895 für die Beförderung von getrockneten Pflaumen etc. im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande		42·50 Francs Gold per 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2055	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Zuckerrübenschnitze aus Pos. Z—13 und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation aus Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I v. J. 1893	Olmütz-Stadt	Olmütz (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut auf einem in der Station Olmütz-Stadt einmündenden Industriegeleise. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	L o c a l t a r i f	6·5 kr. = 13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		In nebigem ermässigten Frachtsatze ist die für die Wagenbeistellung auf das Industriegeleise zu entrichtende Gebühr nicht enthalten
2056	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Holz exclus. Brennholz der Pos. H—19 und 20 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893 Brennholz der Pos. H—20, Punkt 1 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Z w e t t l	Schwarzenau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	L o c a l t a r i f	16 kr. = 32 Heller 16 kr. = 32 Heller	24 Heller 20 Heller	8 Heller 12 Heller	Im Kartirungswege		
2057	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Talk, als: Talkstein, auch gemahlen (Federweiss), Talkerde, Speckstein und Asbestine (Apalith, Nematholith)	W e i z	Triest S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	159·4 Heller bei Fiume inclus. ungar. Transportsteuer	137 Heller bei Fiume inclus. ungar. Transportsteuer	22·4 Heller	Im Kartirungswege		
2058	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 8 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandtarifes, Theil II, Heft 1	Blowitz Marienbad Přestitz Blowitz Marienbad Přestitz Blowitz Marienbad Přestitz	Münden i. H. Niederzwehren Wilhelmshöhe	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Pfge. 163 137 166 166 140 169 165 139 168		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Deutschland

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. Wien, 23. November 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 11. November 1897, Z. 15.676/I,*) betreffend die Erstreckung des Bautermines für die Localbahn Rakonitz-Mlatz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde der im § 2 der Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 47, festgesetzte Termin zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn Rakonitz-Mlatz bis zum 31. December 1898 erstreckt.

Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. November 1897, womit für den Monat December 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat December 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Station Mähr.-Weisskirchen in die Stadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Baumeister Heinrich Czeike in Neutitschein die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Kleinbahn von der Station Mähr.-Weisskirchen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf den Stadtplatz und von da zu den Gebäuden der ehemaligen k. und k. Militär-Akademie in Mähr.-Weisskirchen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. November 1897. Z. 15.665/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Bahnhofe Marienbad in das Innere dieser Stadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Dr. August Herzig in Marienbad namens des Stadtrathes der Stadt Marienbad die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Bahnhofe Marienbad in das Innere dieser Stadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. November 1897. Z. 16.006/I.

---

*) Enthalten in dem am 20. November 1897 ausgegebenen CII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 261.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1897, Z. 17.554/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit dem Circular Nr. 107 vom 29. April 1897 hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern den vertragschliessenden Staaten und den betheiligten Eisenbahnen davon Nachricht gegeben, dass die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden und das Eigenthum des Staates bildenden Szeklerbahnen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt sind und dass deren erste Theilstrecke am 5. April 1897 eröffnet worden ist.

Mit Note vom 6. November 1897 hat im Auftrage Seiner Excellenz des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem genannten Centralamte bekanntgegeben, dass am 18. October 1897 die weitere Theilstrecke der Szeklerbahnen Csik-Szereda—Csik-Ghimes—Landesgrenze dem öffentlichen Betriebe übergeben worden und damit in das internationale Uebereinkommen eingetreten ist, und um entsprechende Mittheilung an die an demselben betheiligten Staaten ersucht.

Das Centralamt hat hievon den Vetragsstaaten und den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Uebereinkommens mit Circular vom 12. November 1897 Kenntniss gegeben.

Der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst ist vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen. Eine Aenderung in der Liste der Eisenbahnen findet nicht statt.

Wien, am 17. November 1897.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1898.

II.

Rheinregulirung.

Die Regulirung des Rheines in der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee einschliesslich der Durchstiche von Fussach und Diepoldsau erfolgt auf Grundlage des mit der Schweiz abgeschlossenen Vertrages vom 30. December 1892. Von den mit 16,560.000 Francs veranschlagten Kosten der gemeinsam mit der Schweiz auszuführenden Regulirung entfällt auf Oesterreich die Hälfte, d. i. der Betrag von 8,208.000 Frcs. = 3,312.000 fl. Gold. Die Tragung der Kosten hat in der Weise stattzufinden, dass von dem Kalenderjahre an, welches dem Jahre folgt, in dem der Staatsvertrag in Wirksamkeit getreten ist, das ist vom Jahre 1894 an, durch zwölf Jahre je eine Rate von 690 000 Frcs. Seitens jeder der beiden Regierungen der mit der Bauausführung betrauten gemeinsamen Rheinregulirungs-Commission zur Verfügung gestellt wird. Im Sinne dieser Vertragsbestimmung wurden in den vier Jahren 1894—1897 vier Raten zu je 690.000 Frcs. = 276.000 fl. Gold, oder im gesetzlichen Werthe der österreichischen Währung 328.570 fl., sonach im Ganzen 1,314.280 fl. ö. W., zur Verfügung gestellt, und werden für 1898 abermals 328.570 fl. beansprucht.

Binnengewässer-Correction im österreichischen Rheinthale.

In innigem Zusammenhange mit der Rheinregulirung steht die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale, welche vertragsgemäss so durchzuführen ist, dass die Rheinregulirungs-Arbeiten keine Verzögerung erleiden. Die Gesammtkosten dieser Correction sind annähernd mit 920.000 fl. in Gold, bezw. 1,095.232 fl. im gesetzlichen Werthe in österreichischer Währung veranschlagt. Bisher wurden für deren Durchführung bewilligt für 1894 als erste Rate 46.000 fl., 1895 und 1896 als zweite und dritte Rate je 60.000 fl., 1897 als vierte Rate 120.000 fl., zusammen 286.000 fl. Für das Jahr 1898 wird mit Rücksicht darauf, dass die rationelle Durchführung des Rheindurchstiches bei Fussach von dem entsprechenden Fortschritte der gegenständlichen Binnengewässer-Correction und deren Vollendung im Bereiche der Mündungsstrecken abhängig ist, daher diese Correction energisch weitergeführt werden muss, der Betrag von 150.000 fl. angesprochen.

Moldauregulirung.

Für Flussregulirungsbauten in der Moldaustrecke oberhalb Prag werden wie im Vorjahre 40.000 fl. angesprochen. Mit diesem Betrage soll die im Interesse des bedeutenden Flossfahrtverkehres auf der oberen Moldau und des lebhaften Schiffahrtsverkehres im unteren Theile der Moldaustrecke Budweis—Prag 1897 in Angriff genommene Regulirung bei Častoboř vollendet und ausserdem eine im Interesse des Dampfschiffverkehres zwischen Prag und Stuchowitz dringliche Regulirung bei Záběhlic in Angriff genommen werden. Von der Einstellung eines Betrages für Bauten in der Moldaustrecke unterhalb Prag wurde im Hinblicke darauf Umgang genommen, dass dortselbst Seitens der Commission für die Canalisirung der Elbe und Moldau in der Strecke Aussig—Prag die für die Umgestaltung derselben in einen Grosschiffahrtsweg nothwendigen Arbeiten hergestellt werden.

Elberegulirung.

Das bedeutendste Schiffahrtshinderniss auf der österreichischen Elbestrecke unterhalb Aussig bildet derzeit die Furt bei Pömmerle. Behufs raschester Beseitigung desselben wird für die hiezu erforderlichen Regulirungsbauten pro 1898 der Betrag von 100.000 fl. angesprochen.

Marchregulirung.

Für die nach Fertigstellung des Detailprojectes der Marchregulirung in der Grenzstrecke Rohatec—Theben aus Anlass der weiteren Verhandlungen mit Ungarn eventuell erforderlichen Nachtragserhebungen für Projectsmodificationen, sowie für die Verfassung des generellen Projectes der Marchregulirung in der innermährischen Strecke von der Bečwamündung bis Rohatec werden pro 1898 12.000 fl. angesprochen. Zur Unterstützung

der Uferanrainer bei Ausführung von Schutz- und Regulirungsbauten an der March werden wie im Vorjahre 2000 fl. präliminirt.

Oder-, Oppa- und Olsaregulirung.

Behufs Ausführung von Correctionsbauten in der mährisch-preussischen Grenzstrecke, eventuell zur Leistung eines Aerarialbeitrages für die Durchführung von Schutzbauten in dieser Strecke werden wie im Jahre 1897 1000 fl. eingestellt. Für die in der Grenzstrecke zwischen Oesterreichisch-Schlesien und Preussen auszuführenden Regulirungsbauten, und zwar für Uferschutzbauten an der Oder von der Ostrawitzamündung bis zur Eisenbahnbrücke bei Oderberg und an der Oppa bei Stettin, werden 14.000 fl. beansprucht. Aus dem Vorjahre stehen für diese Arbeiten, deren Kosten auf 23.000 fl. veranschlagt werden, noch 8900 fl. zur Verfügung.

Weichselregulirung.

Für die schlesische Weichselstrecke wird wie in den Vorjahren nichts angefordert. Dagegen wird für die Weichsel in der galizischen und in der galizisch-russischen Grenzstrecke theils zur Vollendung bereits begonnener, theils zur Ausführung neuer, die Erhaltung der Reichsgrenzen, den Schutz des gefährdeten Uferlandes bezweckender, sowie der Schiff- und Flossfahrt förderlicher Bauten der Betrag von 250.000 fl. angesprochen. In der Grenzstrecke erfolgt diese Regulirung im Sinne des mit Russland abgeschlossenen Staatsvertrages vom 20. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1872, unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Vereinbarungen der internationalen Weichselregulirungs-Commissionen.

In der Strecke Przemszamündung—Niepołomice ist es es insbesondere der rege Steinkohlen- und Steinmaterialtransport, welcher eine Verbesserung der Wasserstrasse erheischt.

Speciell im Jahre 1898 kommen bei diesen Regulirungsbauten zu berücksichtigen: die Ergänzung der Bauten in der Strecke Dwori—Zarki—Przeciszów, die Regulirung der Strecken Przeciszów—Jankowice, Rozkochów—Zrodła, Łączany—Pozowice—Bielany, Pozowice—Tyniec, die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten in den Strecken Brzegi—Grabie, Koźlica—Wola batorska, Nowa wieś —Wola zabierzówska, Grobla — Swiniarów, Jopędzina—Barczków, die Normalisirung der Strecke Gorka—Wola przemykowska, die Beendigung des Trennungswerkes an der Dunajecmündung bei Nowopole, die Fortsetzung der Regulirung in den Strecken Hubenice—Samocice, Tonio—Brzeźnica, Odmęt—Łaskówka, die Fixirung der Trasse zwischen Kupienin und Odmęt, zwischen Słupiec und Otalęż und in der Strecke Ostrówek—Zdaków, dann die Ergänzung der Bauten in der Strecke Niszіny—Zaduszniki, bei Nadbrzezie und von Łapiszów bis Chwałowice. Ausser dem Betrage von 250.000 fl. wird als Werth der zu diesen Bauten aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke noch der Betrag von 5000 fl. angesprochen.

Dunajecbauten.

Am Dunajec werden insbesondere auszuführen sein: die Regulirung der Theilstrecken Gołkowice—Popradmündung, Łażek—Kurów, Rostoka—Łososinamündung, Drużków—Filipowice, Zawodzie—Zgłobice, Zgłobice—Bogumiłovice und die Ergänzung der Bauten in den Strecken Bogumiłovice—Biala, Janikowice—Okrąg, sowie in der Versuchsstrecke Okrąg bis zur Ausmündung bei Ujście-jezniekie. Für diese Herstellungen wird pro 1898 der Betrag von 80.000 fl. und als Werth der zu diesen Bauten aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke der weitere Betrag von 2500 fl. angesprochen. Das Plus von 20.000 fl. gegenüber dem Vorjahre ergibt sich durch die Einbeziehung der Concurrenzbeiträge zu den ausserordentlichen Dunajecbauten, und steht demselben bei der ausserordentlichen Bedeckung ein gleich hoher Betrag entgegen.

Sanregulirung.

Am Sanflusse sollen ausgeführt werden: die Regulirung der Strecke Nozdozec—Dąbrówka, der Versuchsstrecke Iskan—Bachów, der Strecken von Korytniki bis Krasiczyn und bei Ostrów, des Flussabschnittes Wilcza—Przekopana unter Ausführung von Durchschnittten, die Correction zwischen Dusowce und Sośnica ebenfalls mittelst Aushebung eines Durchstiches. Ferner sollen die Regulirungsarbeiten in den Strecken Jaroslau—Szówsko, Głogowice—Piskórowice, Rzuchow—Wierzawice, Staremiasto—Kuryłowka, Rudnitz—Bieliniec, Ułanow — Przędzel, Zarzecze — Nisko — Pisznica, dann bei Brandwica, sowie die Normalisirung der Mündungsstrecke von Nowiny bis zur Weichsel fortgesetzt werden. Ausser dem angesprochenen Betrage von 197.600 fl. wird auch für diese Bauten als Werth der für dieselben aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke extra noch eine Summe, und zwar von 4000 fl. eingestellt.

Dniesterbauten.

Für die Fortsetzung der Regulirung der Flussstrecke Rozwadów—Zurawno im Gesammtkostenbetrage von 1,600.000 fl., an welcher auf Grund des Landesgesetzes vom 1. Mai 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, das Land und die Adjacenten mit 40 pCt., d. i. mit 640.000 fl., der staatliche Meliorationsfonds mit 20 pCt., d. i. mit 320.000 fl., und die staatliche Wasserbaudotation ebenfalls mit 40 pCt., d. i. mit 640.000 fl., participiren, wird die sechste Rate mit 42.666 fl. angesprochen. Ferner wird im Jahre 1898 zu arbeiten sein an der Regulirung der Strecke Zurawienko—Ćwitowa—Monasterzec—Kotoryny, an der Correction der Swicamündung, an der Normalisirung der Strecken Łuka—Tenetniki, Ruzdwiany—Perłowce, dann Halicz—Zarowie, an der Festlegung der Trasse im Durchstiche bei Pitrycz, an der systematischen Regulirung des Abschnittes Jezupol—Ujśćie żielone und der Strecke Lipa—Niżniów, und endlich auch an der Fortsetzung der Regulirung oberhalb Rozwadów, deren legislative Sicherstellung zufolge des diesbezüglichen vom galizischen Landtage am 9. Februar 1897 gefassten Beschlusses bevorsteht. Für diese Herstellungen werden pro 1898 160.000 fl. und als Werth der hiezu aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke 1000 fl. angesprochen.

Beim Vergleiche dieser Beträge mit den im Jahre 1897 für den Dniester genehmigten Beträgen von 140.000 fl. und 1000 fl. ergibt sich ein Mehrerforderniss in Baarem von 20.000 fl., welches dadurch begründet erscheint, dass mit Rücksicht auf die fortschreitende Regulirung des Flussabschnittes Rozwadów—Zurawno und die bereits in Aussicht genommene Regulirung des Oberlaufes von Kornałowice bis Rozwadów ein beschleunigter Ausbau der in staatlicher Verwaltung stehenden Dniesterstrecke behufs Beschaffung der Vorfluth dringend geboten erscheint.

Wisłokaregulirung.

Für die Fortsetzung der Regulirung in den Theilstrecken Skurowa bis Przeczyca, Bobrowa—Brzeźnica, Złotniki—Kliszów und für die Normalisirung der Mündungsstrecke von Gawłuszowice bis Ostrówek werden 33.000 fl. und als Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu diesen Bauten zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke der weitere Betrag von 500 fl. angesprochen.

Sołaflussregulirung.

Nach dem vom galizischen Landtage in der Sitzung vom 5. Februar 1897 angenommenen Entwurfe eines Landesgesetzes ist die Regulirung des Sołaflusses von Rajcza bis zur Mündung in die Weichsel im veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 1,790.000 fl. als Landesunternehmen durchzuführen. Zu den Kosten haben das Land und die staatliche Wasserbaudotation je 40 pCt. = je 716.000 fl. und der staatliche Meliorationsfonds 20 pCt. = 358.000 fl. beizutragen. Nachdem diese Regulirung vom Jahre 1898 an binnen 18 Jahren durchgeführt werden soll, wird pro 1898 als erste Rate der Betrag von 39.778 fl. angesprochen. Die Ausführung der Regulirungsarbeiten wird in Anbetracht ihrer Wichtigkeit die Staatsverwaltung übernehmen.

Łomnicaregulirung.

An der im Sinne des vom galizischen Landtage in der Sitzung vom 5. Februar 1897 beschlossenen Entwurfes eines Landesgesetzes mit 2,388.500 fl. veranschlagten Regulirung der Łomnica und der Nebenflüsse derselben, Czeczwa und Duba, betheiligen sich das Land und der staatliche Wasserbaufonds mit je 40 pCt. = 955.400 fl. und der staatliche Meliorationsfonds mit 20 pCt. = 477.700 fl. Der Beitrag des staatlichen Wasserbaufonds wird insbesondere damit begründet, dass gleichzeitig die Flossbarmachung des Flusses beabsichtigt wird. Die Regulirung soll vom Jahre 1898 angefangen in 24 Jahren durchgeführt werden, und wird daher pro 1898 ein Betrag von 39.808 fl. angefordert. Auch diese Regulirung wird mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit die Staatsverwaltung ausführen.

Bugflussbauten.

An der im Sinne des Landesgesetzes vom 9. Juli 1894, L.-G.-Bl. Nr. 69, als Landesunternehmen auszuführenden, im Gesammtbetrage von 594.000 fl. veranschlagten Regulirung betheiligen sich der staatliche Meliorationsfonds mit 30 pCt. = 178.200 fl., das Land mit 40 pCt. = 237.600 fl., die Anrainer mit 10 pCt. = 59.400 fl. und die staatliche Wasserbaudotation mit 20 pCt. = 118.800 fl., und zwar letztere mit Rücksicht auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung des Flusses in der Strecke von der Stadt Busk an bis Dobrotwor, bezw. im Hinblicke auf die beabsichtigte Förderung der in der unteren Strecke Dobrotwor—Reichsgrenze bereits stattfindenden Flossfahrt. Diese Regulirung soll vom Jahre 1894 an gerechnet binnen 12 Jahren durchgeführt werden, und wurden zu diesem Behufe von 1894—1897 Raten zu je 9900 fl., zusammen 39.600 fl. bewilligt. Für 1898 wird ebenfalls der Betrag von 9900 fl. angesprochen.

Białaregulirung.

Die Regulirung der Biała ist nach dem Landesgesetze vom 1. September 1892, L.-G.-Bl. Nr. 72, zusammen mit der Verbauung der Wildbäche, der Regulirung der Zuflüsse und der Bedeichung des Białaflusses, sowie des rechten Dunajecufers als Landesunternehmen im Gesammtkostenbetrage von 1,789.000 fl. auszuführen. Die staatliche Wasserbaudotation betheiligt sich daran im Hinblicke auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung der Biała mit dem Betrage von 121.200 fl. Der Bau ist vom Jahre 1893 an gerechnet in zwölf Jahren durchzuführen. Der Wasserbauetat hat zu diesem Zwecke in den Jahren 1893—1897 bereits fünf Raten zu 8660 fl., sonach im Ganzen 43.300 fl. beigetragen, und wird per 1898 abermals der Betrag von 8660 fl. eingestellt.

Anschaffung eines ärarischen Dampfbaggers für die Weichsel.

Anlässlich der Besichtigung des Weichselflusses durch die internationale Weichselcommission im Jahre 1896 wurde die Nothwendigkeit der Vornahme von durchgreifenden Baggerungen der stellenweise durch Sandmassen ganz verlegten Schiffahrtsrinne und behufs Ablenkung des Stromstriches von den im Bau begriffenen Regulirungsbauten anerkannt. Da nach den von der österreichischen Regierung bereits genehmigten Anträgen der genannten Commission Seitens beider Uferstaaten Baggerschiffe angeschafft werden sollen, so wurden hiefür 40.000 fl. angesprochen.

Anschaffung eines Dampfbaggers und eines Dampfremorqueurs für den Dniester.

Die hinsichtlich der Dniesterregulirung bisher gesammelten Erfahrungen haben ergeben, dass der angestrebte Zweck durch den Ausbau des Flusses nicht erreicht werden könnte, wenn nicht gleichzeitig umfassende Baggerungen in den zahlreichen Durchstichen und in den durch beträchtliche Geschiebemassen der Seitenzuflüsse verlegten Theilstrecken des Flusses vorgenommen werden. Die Anschaffung eines leistungsfähigen Dampfbaggers erscheint um so nothwendiger, als durch die Regulirung der Mittelstrecke des Flusses von Rozwadów-Zurawno und durch die in Aussicht genommene Correction der Oberstrecke Kornałowice—Rozwadów, die zumeist unter Anwendung von Durchstichen erfolgen wird, eine derartige Geschiebebewegung verursacht werden wird, dass zur Hintanhaltung einer Hebung der Flusssohle und der Hochwasserstände systematische Räumungsarbeiten im Flussbette von Zurawno bis Nizniów erforderlich sein werden. Zur Remorquirung des erwähnten Dampfbaggers, der Baggerschuten und der zur Verführung des Steinmaterials zu Regulirungsbauten bestimmten Fahrzeuge erscheint die Anschaffung eines Dampfremorqueurs mit einer den Gefällsverhältnissen des Dniesters entsprechenden Maschinenkraft von 150 HP. unentbehrlich. Die Kosten für die Anschaffung des Dampfbaggers und von sechs Schuten zur Verführung des Baggermaterials, dann des Dampfremorqueurs, sowie für die Herstellung eines Winterhafens für diesen Schiffspark werden mit 75.000 fl. veranschlagt und hievon per 1898 40.000 fl. eingestellt.

Pruthregulirung.

Zur Vollendung von bereits begonnenen und zur Ausführung neuer, die Verbesserung der Floss- und Schiffahrt, sowie den Schutz des Uferlandes bezweckender Regulirungsbauten in der bukowinaischen Pruthstrecke werden 35.500 fl. angesprochen. Speciell in der Theilstrecke Czernowitz—Kliszkoutz km 24—38·5 sind einige Ergänzungsbauten erforderlich, und ebenso muss die mit

67.300 fl. veranschlagte Regulirung der Anschlussstrecke von Kliszkoutz bis zur rumänischen Grenze bei Bojan km 38·5—42·8 fortgesetzt werden. Das Mehrerforderniss der Baardotation gegenüber dem Vorjahre 16.700 fl. (einschliesslich des Betrages für die Anlage von Weidenculturen zum Behufe der Gewinnung von Faschinen).

Trockenlegung der Jadrosümpfe.

Für die Trockenlegung der Sümpfe an der Jadromündung bei Salona und die damit zusammenhängende Regulirung des Jadroflusses sind 216.000 fl. veranschlagt, welche von den Interessenten, mit denen darüber bereits Verhandlungen eingeleitet wurden, aufgebracht werden sollen. Da nach Abschluss dieser Verhandlungen die Arbeiten mit Rücksicht auf deren Dringlichkeit sofort aufgenommen werden sollen, werden per 1898 ebenso wie per 1897 10.000 fl. beansprucht.

Die Einnahmen des Wasserbaues werden für 1898 mit 184.689 (+ 102.200) fl. veranschlagt. Hievon entfallen auf Niederösterreich 386, auf Oberösterreich 1604, auf Salzburg 69, auf Steiermark 40.976, auf Krain 6629, auf Tirol und Vorarlberg 7558, auf Böhmen 16.820, auf Schlesien 9914, auf Galizien mit Krakau 98.070, auf die Bukowina 2663 fl. Nach Materien genommen, vertheilen sich die Einnahmen folgendermassen: für veräusserte Materialien und Requisiten 506 fl., für veräusserte Weidenruthen aus den Aerarialpflanzungen 2411 fl., als Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 12.500 fl., für Grasnutzungen 1317 fl., für Mieth- und Pachtzinse 4225 fl., für Concurrenzbeiträge zu ordentlichen Bauten 26.598 fl., auf Vorschuss- und Rechnungsersätze 31.456 fl., auf verschiedene Einnahmen 15.242 fl., auf den Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für ausserordentliche Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 71.550 fl., für Vorschuss- und Rechnungsersätze 4384 fl.

Im Investitionspräliminare werden beansprucht für die Herstellung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe 340.000 fl., für die Canalisirung der Elbe und Moldau von Aussig bis Prag 1,120.000 fl.

Zur Begründung dieser Posten wird Folgendes geltend gemacht:

Herstellung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe.

Von den an der Moldau und Elbe in der Strecke Prag—Aussig in Aussicht genommenen Flosshäfen hat sich auf Grund des Ergebnisses der diesfalls gepflogenen Verhandlungen, namentlich mit Rücksicht auf die der kgl. Hauptstadt Prag bei jedem Hochwasser drohende Gefahr in erster Reihe die Herstellung eines Flosshafens am linken Moldauufer auf der Kaiserwiese oberhalb Prag als dringend nothwendig erwiesen. Dieser Flosshafen ist dazu bestimmt, für jene aus den Flussgegenden oberhalb Prag einlangenden Flösse, deren sofortiger Weiterbeförderung durch das Stadtgebiet von Prag Hindernisse entgegenstehen, eine jede Gefährdung der genannten Stadt ausschliessende Bergung in geschützter Lage zu ermöglichen; dabei wird dieser Hafen wegen seiner günstigen Lage auch eine zweckmässige Verbindung mit den Nachbarbahnen mittelst Geleiseanlagen ermöglichen, so dass dadurch gleichzeitig ein Güterumschlagplatz geschaffen wird. Für die Erbauung von Flosshäfen in Böhmen wurden bisher 400.000 fl. bewilligt, und zwar mit den ausserordentlichen Dotationen der Voranschläge per 1895 und 1896 60.000 fl. und im Jahre 1897 im Investitionspräliminare 400.000 fl. Das Detailproject für den Hafen auf der Kaiserwiese ist bereits fertiggestellt, so dass mit dem Bau im Jahre 1898 begonnen werden kann. Um für die vorher durchzuführende, sehr kostspielige Grundeinlösung für diesen Hafen die Bedeckung zu schaffen, bezw. auch noch einen entsprechenden Theil der Baukosten sicherzustellen, wird für das Jahr 1898 als vierte Rate der Betrag von 340.000 fl. angesprochen.

Staatsbeitrag für die Canalisirung der Elbe und Moldau in Böhmen.

Die Durchführung dieses Unternehmens, durch welches der Grossschiffahrtsweg der Elbe, der heute in Aussig endet, bis Prag weitergeführt werden soll, erheischt einen Gesammtaufwand von 12,950.000 fl. Zur Bedeckung des letzteren wurde vom Lande Böhmen ein Drittel der wirklichen Baukosten im Höchstbetrage von 4,316.000 fl. übernommen, während das restliche Erforderniss vom Staate zu bestreiten ist. Die Durchführung des Unternehmens wurde einer eigenen Commission übertragen, welche den Titel „Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen" führt und unter dem Vorsitze des Statthalters in Böhmen oder des Seitens des Ministeriums des Innern ernannten Stellvertreters des letzteren aus vier von der Regierung ernannten und aus vier von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen gewählten Vertretern besteht. Diese Commission ist bereits zusammengetreten, hat ihren inneren Dienst organisirt und auch schon mit dem Bau einer Staustufe, und zwar der bei Klecanek, auf Grund des wasserrechtlich genehmigten Detailprojectes begonnen. Im Jahre 1897 wurden als Aerarialbeitrag für die Baukosten 840.000 fl. in das Investitionspräliminare eingestellt; für 1898, in welchem Jahre die Staustufen bei Wraňan und Libschitz ausgeführt werden sollen, wurden 1,120.000 fl. als Staatsbeitrag angesprochen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 24. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. November überreichten die Abgeordneten Hinterhuber und Genossen nachstehende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

„In Erwägung, dass die Eisenbahn-Betriebsdirectionen mit Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. October 1896, Z. 1870/III, beauftragt wurden, Auskünfte über den Bahnverkehr an Spirituosen in Hinkunft nicht mehr zu ertheilen und die Einsichtnahme in die Güterkarten den von den Landesausschüssen bestellten Organen der Bollettirungsämter nicht mehr zu gestatten;

in Erwägung, dass speciell auf Grund des Landesgesetzes für Kärnten vom 29. Jänner 1886, Z. 21, nach § 6 dieses Gesetzes der k. k. Regierung die Fürsorge obliegt, die vorbezeichnete Auskunftsertheilung erlangen zu können, weil ansonst die Durchführung desselben überhaupt unmöglich ist;

in Erwägung, dass die vorbezeichnete Auskunftsertheilung weder eine Arbeitsleistung der Stationsbeamten noch eine Behinderung derselben in ihrer Dienstleistung in sich schliesst, da die bezügliche Erhebung lediglich von den bestellten Landesorganen besorgt wird;

in Erwägung, dass die k. k priv. Südbahn-Gesellschaft diese Auskünfte stets bereitwillig und anstandslos ertheilt und als Privatunternehmung demnach ein Entgegenkommen schafft, wozu sie nicht wie die Staatsregierung verpflichtet ist oder in irgend einer Weise verhalten werden könnte;

in Erwägung, dass über eine Vorstellung des kärntnerischen Landesausschusses vom 30. November 1896, Z. 13.316, und der Landesausschüsse von Steiermark und Tirol das k. k. Eisenbahnministerium sich bestimmt befunden hat, die vorbezeichnete Auskunftsertheilung bis zum 8. September 1897 wieder zu gestatten und die Gründe, welche dasselbe veranlasst haben, die geheischte Unterstützung damals zu gewähren, derzeit noch aufrecht bestehen;

in Erwägung, dass die Landesausschüsse, und zwar der kärntnerische Landesausschuss wie bisher, zweifellos geneigt sind, für die — wie vorbemerkt — geringe Mühewaltung den Stationsbeamten Remunerationen zuzuerkennen;

in schliesslicher und hauptsächlicher Erwägung, dass ohne Einsichtnahme in die Güterkarten das Einkommen der Länder aus der Auflage für geistige Getränke jedenfalls sich verringern und die Ordnung in der administrativen Gebahrung der Bollettirungsämter und in Führung der betreffenden Statistik beeinträchtigt würde, stellen die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister geneigt, die Einsichtnahme in die Güterkartencopien bei den Staatsbahnstationen zum Zwecke der Erhebung über den Bahnverkehr von Spirituosen den Landesorganen, bis zu dem Zeitpunkte der Auflassung der bezüglichen Landesauflagen, zu gestatten und geneigt, in diesem Sinne unverweilt die Aufträge zu ertheilen, und wenn das nicht der Fall ist, welche Gründe sind für ihn bestimmend, dieser Fürsorge nicht nachzukommen und den Landesausschüssen die bisher gewährte Unterstützung zu entziehen?"

Ferner richteten in derselben Sitzung die Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen nachfolgende Interpellation an den Herrn Handels- und an den Herrn Eisenbahnminister:

„Die ungarische Regierung hat an allen jenen Orten im Innern Ungarns, welche nur von ungarischen Eisenbahnlinien berührt werden, zum Zwecke, den ganzen ungarischen Handelsverkehr in Fiume zu concentriren und gleichzeitig die eigene Handelsmarine zu fördern und zu einer höheren Entwicklung zu bringen, ein System von Frachtbegünstigungen eingeführt, welches zwar den politisch-ökonomischen Zwecken Ungarns entspricht, aber mit den zwischen den beiden Theilen der Monarchie bestehenden Rechtsverhältnissen nicht im Einklange steht.

Die ungarischen Eisenbahnen gewähren nämlich sowohl für Export- als auch für Importwaaren via Fiume eine Frachtbegünstigung von mindestens 10 Gulden per Waggon, das ist 10 Kreuzer per Metercentner für alle Waaren, welche via Fiume nach dem Auslande exportirt oder auf demselben Wege aus dem Auslande importirt werden, jedoch nur unter der Bedingung, dass diese Waaren ausschliesslich durch eigene nationale Schiffe exportirt, respective importirt werden.

Nun ist es sehr leicht zu begreifen, welche Consequenzen aus der Gewährung von Frachtbegünstigungen ausschliesslich an Dampfer, welche der jenseitigen Reichshälfte angehören, für die diesseitige Marine entstehen. Die Folge davon ist nämlich, dass die Handelsleute gezwungen sind, ihre Waaren nach Fiume, Ungarn und Croatien ausschliesslich durch Schiffe des jenseitigen Reichsgebietes zu verfrachten; denn wenn sie es durch andere Unternehmungen thun würden, müssten sie eine mindestens 10 Kreuzer höhere Frachtgebühr per Metercentner zahlen.

Dieses Vorgehen der ungarischen Regierung steht nach Ansicht der Gefertigten im Gegensatze zu den Bestimmungen des mit der anderen Reichshälfte abgeschlossenen Zoll- und Handelsbündnisses.

Um den grossen Schaden, den die von der jenseitigen Regierung getroffenen Massnahmen der diesseitigen Marine zufügen, zu beschwören, glauben wir, dass die österreichische Regierung verpflichtet wäre, mit allem ihr zu Gebote stehenden Einflusse darauf einzuwirken, dass die erwähnte Ungleichmässigkeit beseitigt, und dass die vertragsmässige Behandlung der diesseitigen Handelsmarine durch eben gleiche Tarifbegünstigungen für die auf österreichischen Schiffen verfrachteten Güter gewährt werde.

Sollte dies aus welchen Gründen unmöglich sein, so bliebe nichts Anderes übrig, als die schädlichen Wirkungen jener vertragswidrigen Massnahmen durch einen entsprechenden Gegenzug zu Gunsten unserer nationalen Rhederei zu paralysiren.

Es wäre in dieser Hinsicht vielleicht möglich, den Waarenverkehr aus und nach Dalmatien und dem Auslande nach dem Hafen von Triest (S. Andrea) und den istrianischen Häfen zu lenken, welche mit dem Binnenlande durch eine österreichische Staatsbahn verbunden sind, und zwar könnte sich dies dadurch bewerkstelligen lassen, dass die österreichische Regierung für den Eisenbahntransport der erwähnten Waaren dieselben Frachtbegünstigungen, welche die jenseitige Regierung gewährt, unter der Bedingung zugestehen würde, dieselben durch Dampfer diesseitiger Dampfschiffahrts-Unternehmungen zu verfrachten.

Mit Hinblick auf das Vorstehende stellen nun die Gefertigten an Ihre Excellenzen die Anfrage:

I. Sind Ihren Excellenzen die geschilderten Verhältnisse bekannt und ob Ihre Excellenzen erachten, dass es im Sinne der zwischen der dies- und der jenseitigen Reichshälfte bestehenden wirthschaftlichen und staatsrechtlichen Verhältnisse zulässig ist, dass österreichische Schiffe in den der anderen Reichshälfte gehörigen Häfen differentiell behandelt werden?

II. Sind Ihre Excellenzen geneigt, darauf hinzuwirken, dass die geschilderten Uebelstände beseitigt und dass die vertragsmässige Behandlung der beiderseitigen Handelsmarinen durch eben gleiche Tarifbegünstigungen für die auf österreichischen Schiffen verfrachteten Güter gewährt werde?

III. Ob im Falle des Bedarfes Ihre Excellenzen geneigt sind, die Veranlassung zu treffen, dass entsprechende tarifarische Massregeln zu Gunsten unserer eigenen Schiffahrt im Verkehre ab Triest und den istrianischen Häfen eingeführt werden?"

In der 25. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. November stellten die Abgeordneten Biankini und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellation:

1. Sind Sr. Excellenz die traurigen Verhältnisse der Arbeiter und der Angestellten überhaupt auf der Eisenbahnstrecke in Dalmatien bekannt, und welche Massregeln gedenkt Se. Excellenz zu treffen, damit jene Verhältnisse sobald als möglich aufhören?

2. Ist weiter Se. Excellenz geneigt, sofort anzuordnen, dass der Dienst bei der Eisenbahn in Dalmatien von heimischen Leuten besorgt werde, und dass insbesondere kein Beamter angestellt wird, welcher der croatischen Sprache nicht mächtig ist?

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Schüttenhofen—Unter-Reichenstein. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Carl Pleninger vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der Linie Iglau—Taus der Oesterr. Staatsbahnen nach Unter-Reichenstein im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.

[E.-M.-Z. 15.547/I.]

Projectirte Localbahn Stankau-Blovic mit Abzweigung von Skašov nach Nepomuk. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Bezirksobmännern in Přeštic, Nepomuk und Blovic vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Stankau über Přeštic nach Blovic mit einer Abzweigung von Skašov nach Nepomuk im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[E.-M.-Z. 13.456/I.]

Projectirte Localbahn Opočno-Dobruschka. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die normalspurige Localbahn von der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Dobruschka die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 29. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut.

[E.-M.-Z. 16.972/I.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Typenpläne für den Unterbau.) Die vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Typenpläne für den Unterbau der Localbahn Trzebinia-Skawce wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.088/I.]

— (Eisenconstruction.) Das vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegte Project einer normalen Eisenconstruction von 15 m Lichtweite, bezw. 15·8 m Stützweite für die Localbahn Trzebinia-Skawce wurde zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 16.381/I.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Teplitz—Lobositz: Weichensicherungsanlagen.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die Sicherungsanlagen in den Stationen Wisterschan, Schima, Dubkowitz und Wellemin wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.077/I.]

— (Sicherungsanlagen.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorgelegten Projecte für die Sicherungsanlagen in den Stationen Teplitz-Schlossgarten, Schallau und Radzein der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.502/I.]

Bregenzer Waldbahn. (Varianten: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich der Varianten der Bregenzer Waldbahn km 0 762—5·300 (Gemeinde Rieden), km 15·900—16·900 (Gemeinde Alberschwende und Unterlangenegg), km 19·700—23·200 (Gemeinde Lingenau und Egg) und km 25·951—34·450 (Gemeinde Andelsbuch, Schwarzenberg, Reuthe und Bezau) auf den 24. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 17.382/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate September.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate September vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	7
	in Stationen	24
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	21
sonstige Betriebsunfälle		163
	zusammen	218

Die Betriebslänge betrug 39.807 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29,814 408, so dass je ein Unfall auf 183 km Betriebslänge oder auf 136.763 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	—	8
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	31	104
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	4
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	19
zusammen	50	135

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Station Reutti.) Am 15. October ist die an der Bahnstrecke Kempten—Ulm zwischen den Stationen Gerlenhofen und Neu-Ulm neu errichtete Station V. Classe „Reutti" für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet worden.

Italien. (Erhöhung der Tarife.) Seit dem 1. November haben die italienischen Eisenbahntarife eine wesentliche Erhöhung erfahren. Der Schwerpunkt des bezüglichen Gesetzentwurfes liegt in Art. III, der folgendermassen lautet: Um für die gegenwärtig bestehenden Eisenbahn-Pensionscassen vorzusorgen und den diesbezüglichen Fehlbetrag, welchen die drei grossen Betriebsgesellschaften, die Adriatische, die Mittelmeer- und die Sizilianischen Bahnen, am 31. December 1896 aufweisen, zu decken, wird ein Zuschlag auf Personen-Fahrscheine in den Schnellzügen erhoben, und zwar von 5 Percent bei einer Entfernung von 20 bis 30 km und von 10 Percent bei 31 km und darüber. Für Omnibus- und gemischte Züge wird ein Zuschlag von 1 Percent erhoben, sobald die zurückgelegte Strecke 20 km übersteigt. Ferner für Be- und Entladung von Gütern wird ein Zuschlag von 10 Centesimi für jede Tonne erhoben. Diese Frachterhöhung findet auch Anwendung auf solche Güter, für deren Beförderung die Be- und Entladungsgebühr nicht vorgesehen ist. Art. IV schliesslich setzt fest, dass diese neuen Bestimmungen vorerst bis zum 31. December 1898 in Kraft bleiben. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— Eisenbahn S. Giorgio di Nogaro-Cervignano.) Ueber die am 17. October dem öffentlichen Verkehre übergebene Linie S. Giorgio di Nogaro—Cervignano entnehmen wir dem „Monitore delle Strade Ferrate" nachstehende technische Details: Die Länge der Linie vom Aufnahmsgebäude in S. Giorgio di Nogaro bis zur österreichischen Grenze beträgt 7400 m wovon 614·85 m gemeinsam mit der Linie Portogruaro—S. Giorgio di Nogaro—Udine führen. Das Gelände ist Ebene. Die Linie hat 6 Curven mit dem Minimalradius von 500—1800 m. Die Maximalsteigung ist eine äusserst geringe und beträgt 5 Permill in der Nähe des Baches Castra. Es sind 42 Objecte zu verzeichnen, wovon 5 Eisenconstructionen über die Wasserläufe Zanello, Zuina, Castra, Bevadora und Taglio. Die Strecke von der Grenze bis Cervignano ist 2·50 km lang. Mit dieser Linie erscheint die Verbindung zwischen Venedig und Triest um 63 km abgekürzt.

— (Winterfahrordnung und Wiedereinführung der Luxuszüge auf der Mittelmeerbahn.) Die Mittelmeerbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten die Anträge wegen Abänderung der Fahrordnung auf den Linien der I. Abtheilung und den zu den lombardischen Seen führenden Linien für die Wintersaison vorgelegt. Dieselben enthalten: Die Wiedereinführung von seit Jahren im Winter verkehrenden Zügen; die Verlegung von Zügen auf den Linien Mailand—Novi und Genua—Ventimiglia; die Wiedereinführung der Luxuszüge London—Paris—Rom via Mont Cenis; die Verlegung des Schnellzuges 9 Modane—Rom und 15 Turin—Mailand; die Verlegung des Zuges 3 Turin—Rom.

— (Fahrlegitimationen für combinirbaren Rundreiseverkehr.) Mit 1. November wurden von der Mittelmeerbahn und von der Adriatischen Eisenbahn Fahrlegitimationen für combinirbare Reiserouten nach folgenden Normen eingeführt:

1. Die Fahrlegitimationen für combinirbare Reiserouten bestehen aus mehreren in Buchform gefassten, zur ununterbrochenen, von dem Passagier vorher zu bestimmende Fahrt auf verschiedenen Routen giltigen Fahrkarten. Dieselben gelangen ausschliesslich in nachstehenden Stationen zur Ausgabe: Alessandria, Ancona, Bologna, Brindisi, Castellamare Adriatico, Florenz, Foggia, Gama, Mailand Centrale, Neapel Centrale, Reggio Calabria Succursale, Rom Termini, Turin P. N., Udine, Venedig, Ventimiglia, Verona. In diesen Stationen sind die gedachten Fahrlegitimationen anzusprechen oder im Wege der anderen Stationen einzuholen.

2. Für Reisen von mindestens 2000 km Ausdehnung wird für derlei Reiselegitimationen eine weitere Ermässigung von 10 Percent der im Elenche angeführten Fahrpreise zugestanden.

3. Kinder in dem Alter von 3 bis 7 Jahren geniessen, wenn sie von dieselbe combinirte Reiseroute unternehmenden Erwachsenden begleitet werden, eine 50 percentige Ermässigung.

4. Familien und Vereinigungen, welche aus mindestens 4 Personen bestehen und deren Mitglieder zusammen mindestens 2000 km zurücklegen, geniessen eine weitere Ermässigung von 10 Percent der im Elenche angeführten Fahrpreise.

5. Für jede Legitimation wird eine fixe Zuschlagstaxe von 1 Lire und eine Stempelgebühr von 5 Cent. eingehoben.

6. Reiselegitimationen für combinirbare Reiserouten werden nur für eine Fahrt von nicht weniger als 400 km ausgefolgt.

7. Die combinirte Rundreise muss in der Ausgangsstation abschliessen. Für Reisen unter 800 km ist das zweimalige Befahren einer und derselben Strecke nicht zulässig, es wäre denn, dass die Gesammtlänge solcher Strecken nicht ein Viertel der ganzen Rundreise ausmacht. Für Reisen von mindestens 2000 km Länge kann jede beliebige Strecke zweimal, in keinem Falle aber mehr als zweimal befahren werden.

8. Die Giltigkeitsdauer der Legitimationen ist, wie folgt, festgesetzt:

Für Reisen unter 800 km 15 Tage. Für Reisen von 800 bis 2000 km 30 Tage. Für Reisen von 2000 km aufwärts 45 Tage.

Die Giltigkeitsdauer kann vor dem Ablauf derselben ein und auch mehrmals, und zwar in der Ausdehnung bis zu der ursprünglichen Giltigkeitsdauer verlängert werden, wofür eine Zuschlagstaxe von 1 Percent des Ursprungspreises pro Tag der Verlängerung zu entrichten kommt. Die Verlängerung muss sich auf mindestens 10 Tage erstrecken.

9. Die Zahlung des Fahrpreises hat bei der Ausfolgung der Legitimation zu erfolgen.

10. Die Legitimationen sind vor Beginn der Rundreise von dem Inhaber zu unterfertigen.

11. Für Familien und Vereinigungen unterzeichnet das betreffende Oberhaupt, bezw. Vorstand.

— (Elektrische Tramway Genua — Prato di Struppa.) Am 26. October hat die Eröffnung der elektrischen Tramway zwischen Prato di Struppa und Genua stattgefunden.

Schiffahrt.

Eisernes Thor. (Aufstellung eines stabilen Drahtseil-Schiffes zur Remorquirung schwer beladener Schleppschiffe.) Die allzu starke Strömung in dem neuen Schiffahrtcanal am Eisernen Thor verursacht bei der Remorquirung von Schleppern insofern grosse Schwierigkeiten, dass stark beladene Lastschiffe von den normalen Remorqueurdampfern nicht durch den Canal gebracht werden können. Da nun aber der neue Canal deshalb drei Meter tief unter dem kleinsten Wasserstande gebaut wurde, um die Passage selbst für grösste Lastfahrzeuge zu ermöglichen, lässt der Handelsminister dort eine entsprechende künstliche Remorquirungsanlage installiren. Mehrere Schiffbaufirmen wurden aufgefordert, Pläne über ein stabiles Drahtseil-Schiff vorzulegen, welches eiserne Schlepper mit 1000 Tonnen Ladung von der Ortschaft Sibb durch den Canal vier Kilometer aufwärts in 72 Minuten und die sogenannten griechischen Schlepper mit 1250 Tonnen Ladung in 90 Minuten zu befördern vermag. Das Schiff muss starke Maschinen bekommen, welche es ermöglichen, dass auch während der Thalfahrt oder während der Klammer-Bergfahrt das Drahtseil wann immer losgelöst und das Schiff auch selbstständig dirigirt werden könne. Das sechs Kilometer lange Remorquir-Drahtseil muss aus Stahl und mit dreifacher Sicherung hergestellt werden. Pläne sind bis 15. December vorzulegen.

Donauregulirung im Bereiche des Budapester innerstädtischen Stromabschnittes. (Ministerielle Genehmigung der Bauausführung und Kosten.) Die neuen Quaibauten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1896), für welche der Budapester Municipalausschuss auf Rechnung der Anlehensgelder rund $1^1/_2$ Millionen bewilligt hat, wurden vom Minister des Innern und vom Ackerbauminister genehmigt. Es handelt sich hier um die Befestigung des Donauufers vom Bruckbad bis zur Franz Josef-Brücke und von der Margarethen-Brücke bis zur Drávagasse, durch welche Arbeiten eine nennenswerthe Anzahl von Schiffsladungs- und Güterlagerungsplätzen gewonnen wird.

Partielle Regulirung der Donau unterhalb von Budapest. (Ministerial-Verordnung.) Nachdem die im Bereiche der unterhalb Budapest gelegenen Donausection Ercsi-Érdbatta vorgenommenen Erdarbeiten bereits vollendet sind (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1896), hat der kgl. ungar. Ackerbauminister angeordnet, dass die Regulirung der Section Adony—Rácz-Almás in Angriff genommen werde. Der Beköstigungsbetrag für diese Arbeit ist mit 2,994.000 fl. bemessen.

Bau der Staatsbrücke für Personen-, Fuhrwerks- und Strasseneisenbahn-Verkehr am Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Bauofferte.) Die Offerte bezüglich der Lieferung der beim Bau der Schwurplatzbrücke benöthigten Eisenconstruction, Geländer, Lampenträger und Lampen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129) wurden im Handelsministerium am 30. und 31. October durch eine Commission eröffnet, welcher Sachverständige im Brückenbauwesen beigezogen waren. Auf die Lieferung der Eisenconstruction sind drei Offerte eingelangt. Die Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen liefert die Ketten und deren Lager per 100 kg um 35 fl. 25 kr., die Säulen und Querverbindungen per 100 kg um 28 fl. 75 kr., sämmtliche übrigen Constructionsbestandtheile aus Flusseisen per 100 kg um 25 fl., demgemäss die nöthigen Bestandtheile 3,384.164 fl. 37 kr. erfordern würden. Die Schlick'sche Eisengiesserei-Actiengesellschaft fordert 35 fl. 60 kr., respective 29 fl., respective 25 fl. 30 kr., zusammen 3,419.077 fl. 4 kr. Die Resiczaer Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft fordert 40 fl., respective 32 fl., respective 28 fl. 25 kr., zusammen 3,806.927 fl. 62 kr. — Auf die Lieferung der Eisenverzierung, Geländer, Lampenträger und Lampen lagen fünf Offerte vor. Laut Offert der Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen wäre zu den Einheitspreisen der Betrag von 198.128 fl. erforderlich; Alexander Arkai fordert für die erwähnten Arbeiten zusammen 137.993 fl. 10 kr.; Julius Jungfer reflectirt blos auf die Lieferung der Geländer, Lampenträger und Lampen um den Pauschalbetrag von 53.478 fl. 60 kr.; die Schlick'sche Actiengesellschaft fordert für die gesammte Lieferung 186.868 fl., und die Danubius-Schoenichen-Hartmann'sche Fabrik ist geneigt, diese Lieferung um den Preis von 197.690 fl. zu übernehmen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

19. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Selene", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Stephanie", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro

Venedig.

19. Novbr. Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich, }
22. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, } um Mitternacht
24. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän v. Cattarinich, }

Levante- und Mittelmeer-Dienst

21. Novbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Galatea", Capitän V. Cosciancich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Austria", Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

24. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Cossovich, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

25. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Cleopatra", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Novbr., Extradampfer. Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. Walluschnig, nach Bombay mit Berührung nach Port Said, Suez, Massaua und Aden.

27. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän B. Mitis, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. An schluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 gelangen in nachstehenden Relationen directe Fahrkarten mit den angeführten Fahrpreisen zur Einführung:

	Personenzug I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	österr.	Währ.
Muszyna-Krynicza—Csircs	0·70	0·40	0·25
Zegiestów-Bad—Csircs	1·10	0·60	0·35
Zigiestów—Csircs	1·45	0·85	0·50
Piwniczna—Csircs	1·85	1·10	0·60
Rytro—Csircs	2·20	1·30	0·75
Alt-Sandec—Csircs	2·60	1·55	0·90
Neu-Sandec—Csircs	2·60	1·55	0·90

Wien, am 15. November 1897. [904]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Regulirung des Ausnahmetarifes im Personenverkehre.

Mit 1. Jänner 1898 erfährt der Ausnahmetarif für concurrencirte Relationen im Personenverkehre auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eine Regulirung, durch welche in einzelnen Relationen Preiserhöhungen der Tour- und Retourkarten bis zum Höchstbetrage von 57 h bei einer Entfernung von 681 km eintreten. Dagegen ergeben sich bei einfachen Fahrten vielfache Ermässigungen.

Das Freigepäck wird bei den Tour- und Retourkarten im Verkehre zwischen Wien (Westbahnhof) einerseits und Innsbruck, Villach S.B., Klagenfurt, Tarvis, Lees-Veldes und Pontafel (Pontebba) andererseits aufgehoben und die Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten von 60 auf 30 Tage herabgesetzt.

Der neue Ausnahmetarif ist in dem mit 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangenden Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. enthalten. (Siehe Kundmachung vom 11. November 1897, Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 ex 1897.)

Wien, am 19. November 1897. [905]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und gewissen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits auch für den Verkehr mit Wien (Nordbahnhof).

Die im Localgebührentarife, Theil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894, sowie die im temporären Anhange zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1896 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen der Strecken Schimitz bis Bodenbach, Obrowitz bis Tischnowitz, Okříško bis inclus. Střelic, Latein bis inclus. Nemotitz, Böhmisch-Trübau bis inclus. Hohenstadt, Chotzen bis Mittelsteine und Starkoč, sowie den Stationen der an diese Strecken anschliessenden Localbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits gelangen vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, auch im Verkehre mit Wien (Nordbahnhof) zur Anwendung.

Wien, am 20. November 1897. [906]

Allgemeiner Tarif „Theil I" der österr.-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu der vom 1. Jänner 1897 giltigen Neuauflage des Tarifes „Theil I", Abschnitt A.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt zum rubricirten Tarife, welcher nunmehr den Titel

„Tarif, Theil I
Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der inbenannten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen
Abtheilung A
Reglementarische Bestimmungen"

tragen wird, der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält ein Vorwort, dann Aenderungen, bezw. Berichtigungen der Abtheilung A des Tarifes „Theil I" der österr.-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Exemplare sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 20. November 1897. [907]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Local-Personentarifes Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Böhmischen Nordbahn in Kraft.

In Ergänzung der vom gleichen Zeitpunkte giltigen „Gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen etc. im Bereiche der österreichischen Eisenbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin" enthält derselbe besondere Tarifbestimmungen, ferner Beförderungspreise in Kronenwährung, theilweise geänderte Zoneneintheilungen und Fahrpreise für die Stationen Steinschönau und Zwickau i. B., sowie für die Stationen der Localbahn Rumburg-Nixdorf.

Neu aufgenommen wurde die Haltestelle Waldecke.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. October 1890 nebst Nachträgen I—IV aufgehoben.

Exemplare des Tarifes können seinerzeit von der gefertigten Direction oder auch durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 1 Krone pro Stück bezogen werden.

Prag, am 19. November 1897. [908]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufhebung der zur Zeit bestehenden Tarife.

Mit Ablauf des Monates December 1897 treten die directen Gütertarife mit Italien, und zwar:

a) Theil I, Abtheilung A, Reglementarische Bestimmungen vom 1. Jänner 1893,
b) Theil I, Abtheilung B, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. August 1888,
c) Theil II, Tariftabellen vom 1. August 1888,
d) Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker nach Italien vom 1. August 1888,
e) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen nach Italien vom 1. August 1891,

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife, welche neben Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen aufweisen, wird besondere Bekanntmachung erlassen.

Wien, am 20. November 1897. [909]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverband.

Einhebung eines Transportsteuer-Zuschlages im Verkehre mit Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö.

Die Transportsteuerfreiheit der Localbahn Szombathely-Pinkafö ist erloschen, und werden in Folge dessen vom 1. Jänner 1898 angefangen die im Tarife Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres für Stationen der genannten Localbahn enthaltenen Frachtsätze mit den in den nachstehenden Tabellen enthaltenen Transportsteuer-Zuschlägen eingehoben:

a) Schnitt-Tarif.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I	II	sperrige	A	B	C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3
	Transportsteuer-Zuschlag pro 100 kg in Hellern											
Felsö-Eör	16	12	9	5	4	6	3	2	2	2	2	2
Német-Szt. Mihály	12	9	7	4	3	5	2	2	2	2	2	1
Pinkafö	19	15	10	6	4	7	3	3	2	3	2	2
Rohoncz	7	6	4	3	2	3	2	1	1	1	1	1
Vörösvár	14	11	8	4	3	6	3	2	2	2	2	1

b) Ausnahmetarife.

Von oder nach	Ausnahmetarife Nr.					
	II	V				
		a	b	c	d	e
	Güter des Specialtarifes 1	Für Hornvieh in Wagenladungen	Für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen			Für die nebenangeführten Thiergattungen
		Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens pro Quadratmeter	Pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens	Für die Benützung der Trommel	Nach dem Normalgewichte (siehe Tarif-Theil I) pro 100 kg
	Transportsteuer-Zuschlag in Hellern					
Felsö-Eör	2	4	4	8	10	4
Német-Szt. Mihály	2	4	4	8	8	3
Pinkafö	3	5	5	10	13	4
Rohoncz	1	—	—	—	—	—
Vörösvár	2	2	2	4	4	2

Wien, am 18. November 1897. [910]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines beschränkten Eilgutverkehres in der Station Königshof und in der Haltestelle Zbirov der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

In der Station Königshof und in Zbirov-Haltestelle, an der Bahnstrecke Prag—Pilsen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gelegen, wurde vom 1. November 1897 ab der Eilgutverkehr, jedoch beschränkt, und zwar in der Station Königshof nur für Sendungen der Böhmischen Montangesellschaft und in Zbirov-Haltestelle nur für Sendungen des Eisenwerkes Borek, mit Beschränkung des Gewichtes bis Maximal 100 kg per Collo eingeführt.

Prag, am 19. November 1897. [911]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Russischer Getreide- u. s. w. Verkehr über Wirballen. (Verlängerung der Geltungsdauer.) Der seit dem 20. März alten/1. April neuen Stils 1895 bestehende directe Deutsch-Russische Ausnahmetarif 7, Theil I, nebst den Nachträgen I bis VII (einschliesslich der durch Bekanntmachung vom 4. Juni 1897 eingeführten Frachtsätze), giltig für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen trat nicht am 1./13. November alten/neuen Stils 1897 ausser Kraft, sondern gilt noch bis zum 1./13. December alten/neuen Stils 1897.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Erweiterung einiger Ausnahmetarife und sonstige Berichtigungen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. (Ermässigte Frachtsätze Lindau trans.—Sosnowice trans.) Mit Giltigkeit vom 1./13. November alten/neuen Stils traten ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Lindau trans., Station der Bayer. Staatseisenbahnen, nach Sosnowice trans. in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Italienisch-Deutscher Verkehr. (Rückvergütungen auf Sendungen von ungewaschener [schmutziger] Wolle.) Vom 17. November 1897 an gewährt die Direction der Gotthardbahn für überseeische Sendungen von ungewaschener (schmutziger) Wolle in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder hiefür zahlend ab Genua (inclusive Ladestellen) und Venedig nach Deutschland die folgenden Rückvergütungen:

auf der Strecke	Centimes pro 100 kg
a) Pino transit—Basel transit für Sendungen ab Genua etc. nach Mülhausen und Schliengen und weiter	16
b) Pino transit—Romanshorn transit für Sendungen ab Genua etc. nach Oberreitnau und Ravensburg und weiter	18
c) Chiasso transit—Basel transit für Sendungen ab Venedig nach Mülhausen, Schliengen und weiter	18
d) Chiasso transit—Romanshorn transit für Sendungen ab Venedig nach Oberreitnau und Ravensburg und weiter	19

Diese Rückvergütungen werden gegen jährliche Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe (je nach dem 17. November) für diejenigen Sendungen gewährt, bezüglich welcher auf der Strecke Genua etc.—Pino transit der Genuss einer Rückvergütung von 12 Cts. pro 100 kg, bezw. auf der Strecke Venedig—Chiasso transit der Genuss einer solchen von 14 Cts. pro 100 kg unzweifelhaft nachgewiesen wird.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Mühlenerzeugnissen im Verkehre von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft in München nach Kufstein tr., Passau tr., Salzburg tr. und Simbach tr. zur Ausfuhr nach Oesterreich. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. November gelangte Nachtrag I zur Einführung, durch welchen die auf Seite 3 und 4 des Tarifes angegebenen Bestimmungen ersetzt werden.

Exemplare dieses Nachtrages werden auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarif-Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit sofortiger Giltigkeit gelangt nachstehende Zusatzbestimmung zu § 10 der Verkehrsordnung zur Einführung:

„Die nach der Zusatzbestimmung A4 zu § 10 der Verkehrsordnung Heft A zu erhebende Bahnbewachungsgebühr beträgt für Sonderzüge auf Localbahnen 1 Mk. für das Tarifkilometer."

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Einbeziehung der Stationen Dahlbusch-Rotthausen.) Mit Giltigkeit vom 10. October 1897 sind die Stationen Dahlbusch-Rotthausen und Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen in den vorbezeichneten Tarif einbezogen worden.

Der Frachtberechnung sind die nachstehenden Entfernungen zugrunde zu legen:

	Dahlbusch-Rotthausen	Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV)
	Kilometer	
Eger	609	607
Franzensbad	602	600
Furth i. Wald	682	679
Kufstein	790	787
Lindau	697	694
Passau	739	736
Regensburg	622	619
Salzburg	843	840
Simbach	777	774

Bei der Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV), welche auch im Ausnahmetarif 6 (Tarifnachtrag II, Seite 17) nachzutragen ist), beschränkt sich der Verkehr auf die Abfertigung von Kohlen- und Coakssendungen der Zechen Dahlbusch I, III und IV.

Auf die Station Dahlbusch-Rotthausen ist die Abfertigung von Fahrzeugen ausgeschlossen.

— (Ausdehnung des Ausnahmetarifes 1a für Stammholz.) Mit Wirksamkeit vom 15. October 1897 sind die Stationen Dortmund D. G. E., Köln Deutz und Köln Deutz B. M. mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 1a für Stammholz aufgenommen worden:

Nach	Von Deggendorf	Passau	Regensburg
	Für 100 kg in Mark		
Dortmund D. G. E.	2·03	2·14	1·83
Köln Deutz	1·84	1·95	1·64
Köln Deutz B. M.	1·84	1·95	1·64

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Rechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2059	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Ober-Piesting	Grammat-Neusiedl	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller 46	Heller 37	Heller 9	Im Kartirungswege		
				Scheibmühl					56	48	8			
2060	Mühlkreisbahn		a) Holz der Pos. H—19 und 20, Papierabfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff, Cellulose, b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke, c) Schreib-, Zeichen-, Druckpapier, Filtrirpapier, Cartonpapier, d) Bücher, Couverts, Schulheften	Neufelden (Pürnstein) und umgekehrt	Urfahr	Von Papierabfall müssen per Frachtbrief und Waggon mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Ablegen, resp. Auf- und Abladen oder Ueberladen dieser Güter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 23·0 ad b) 25·1 ad c) 30·0 ad d) 32·3	Verschieden	Kartirungsweg		
2061	Mühlkreisbahn		Güter aller Classen, exclus. der Special- und Ausnahmstarife	den Stationen der Mühlkreisbahn		Bei Aufgabe von 2000 q / 3000 q / 4000 q / 5000 q und darüber pro Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt	Vom 1. Jänner bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	2% / 3% / 5% / 6% von dem Tarif-Einheitssatze (excl. Manipulationsgebühr) mit welchem das Gut zum Transporte berechnet wurde		Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 15. Februar 1899	Güter, welche zu den Special- oder Ausnahmstarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmung der Jahresquantität berücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlass
2062	Mühlkreisbahn		Scheitholz bis 2·5 m Länge, Brennholz, weich, hart	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen (10 t) und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	38·3	24·96	13·34	Kartirungsweg		Der Abtransport findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Haslach				12·6	9·8	2·8			
					Neufelden				19·75	14·0	5·75			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2063	Mühlkreisbahn		Pflastersteine	km 38·2 resp. 40·7	Haslach	Bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen zu je 10 t. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif		7·50		Kartirungswege		
					Rohrbach					10·00				
					Aigen					14·50				
					Neufelden					7·50				
					Ottensheim					18·50				
					Urfahr					20·00				
				Aigen	Urfahr					26·70				
				Kleinzell						15·10				
				Ottensheim						8·00				
			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar Steinfliessen, Barren-, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- u. Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine	km 38·2 resp. 40·7	Haslach					8·70				
					Rohrbach					11·95				
					Aigen					17·80				
					Neufelden					8·70				
					Ottensheim					21·50				
					Urfahr					26·90				
				Aigen	Urfahr					38·30				
				Kleinzell						22·35				
				Ottensheim						10·00				
			Bruchsteine, unbearbeitet (Abraum), Schotter, Schiefer	km 38·2 resp. 40·7	Haslach					6·70				
					Rohrbach					8·70				
					Aigen					12·30				
					Neufelden					5·50				
					Ottensheim					15·50				
					Urfahr					18·70				
				Kleinzell	Urfahr					13 65				
				Ottensheim						7·50				
2064	Mühlkreisbahn		Mauerziegel	Puchenau	Urfahr	Bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen (10 t) und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif		5·5		Kartirungswege		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Ottensheim					6·5				
					Rottenegg					8·5				
					Gerling					11·5				
					Neuhaus N.					15·0				
					Neufelden					18·0				
					Pürnstein					19·5				
					Haslach					23·5				
					Rohrbach					26·0				
					Oepping					27·5				
					Aigen					30·5				
				Ottensheim	Urfahr				11·5	8·5	3·0			
					Rottenegg				9·9	5·5	4·4			
					Gerling				11·5	8·5	3·0			
					Neuhaus N.				17·1	12·0	5·1			
					Neufelden				21·9	15·0	6·9			
					Pürnstein				24·3	16·5	7·8			
					Haslach				30·7	20·5	10·2			
					Rohrbach				34·7	23·0	11·7			
					Oepping				37·1	24·5	12·6			
					Aigen				41·9	27·5	14·4			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2065	Mühlkreisbahn		Scheitholz bis zu 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe von mindestens 80 Waggonladungen à 10 t pro anno und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Vom 1. Jänner bis 31. December 1898	Localtarif	38·3	23·80	14·50	Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1899	Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
2066			Blochholz	Aigen Oepping Rohrbach Haslach Neufelden Neuhaus N. Gerling	Urfahr	Bei Aufgabe einer Jahresquantität von 100 Waggons à 10 t und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei			Verschieden	25·54 24·30 23·10 21·10 17·69 15·11 12·10	Verschieden			
2067	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, und Maschinen, zerlegte a) Für Sendungen unter 5000, b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) " " " " " " 10 000 kg " " " "	Töss	Pelsdorf	Einhaltung der im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) 748 Centimes b) 543 " c) 437 "		Im Kartirungswege		
					Halbstadt					a) 764 Centimes b) 567 " c) 454 "				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2068	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. transit	Wien E.W.A. loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif vom 1. Mai 1894	18	Heller 10	8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirken ist	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Abgabs-Manipulationsgebühr der E.W.A. inbegriffen
					Simmering E.W.A				16	12	4			
				Von sämmtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen und Oberschlesisch-Oesterreich. Kohlenverkehr enthaltenen Aufgabestationen	Wien E.W.A. loco, Simmering E.W.A.			Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896 und für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	4			
2069	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mais	Nowosielitza (Bhf.) transit (für Sendungen aus Russland)	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Czernowitz, bezw. Volksgarten mittelst Strassenfuhrwerkes. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller 44		Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage: a) der Original-Frachtbriefe bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der russischen Station nach Czernowitz, bezw. Volksgarten lautenden Frachtbriefen; b) der Original-Frachtbriefe für den Transport von Nowosielitza bis Czernowitz, bezw. Volksgarten bei Neuaufgabe von per Bahn oder unter Zollcontrole per Achse aus Russland in Nowosielitza eingelangten Sendungen. In letzterem Falle muss die russische Herkunft der Sendungen auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten Seitens der Station Nowosielitza bescheinigt sein. *)	
					Volksgarten					44				

*) Die bezeichneten Documente, welche keinen bahnamtlichen Frachtrückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen ferner mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten versehen sein, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerkes vom Bahnhofe abgeführt wurden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2070	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Flachs, Hanf, sowie Abfälle von diesen Artikeln	Stettin (kgl. Eisenbahn-Direction Stettin)	Bielitz (K.F.N.B.)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Zahlung der Fracht a) für mindestens 5.000 kg und b) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Satz	a) 303 Pfennige b) 215 Pfennige		Im Kartirungswege		
2071	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Schnittholz der Position H—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Stationen der Strecke Unter-Drauburg — Wolfsberg	Unter-Drauburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	0·316 Heller pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Eisenwaaren der Position E—6 und Schnittholz der Position H—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Neuberg	Mürzzuschlag									
2072	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, dann Malz der Pos. M—7 der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1898	Bares transit	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr. Neustadt incl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Nur giltig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Bares der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst angelangt sind	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	140 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	120 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	20 Heller	Im Kartirungswege		
				Györvár Gelse Nagy-Kanizsa Szt. Mihály-Pacsa Zala-Szt. Ivan				Localtarif	Verschieden	98 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht ohnehin billiger stellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2073	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz, Sand, Kalk, Ziegel	Auf der Linie Wels—Unterrohr		**Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 14 Wagen à 10.000 kg bis 31. December 1897.** Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	5 pCt. Nachlass von den im Localtarife, Theil II, Heft 3, 31, sub VI a für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 zu bewirken ist	
2074	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlen-Elektroden	Wien I K.E.B. und Wien II K.F.J.B. oder umgekehrt	Frankfurt a. M. Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen } Kastel trans. } Ludwigshafen trans. } Mannheim trans. }	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, dann Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 26. November 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr vom 1. October 1886	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 3·15 3·26 3·27 3·29		Im Kartirungswege		
2075	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Baumaterialien des Ausnahmetarifes III des für das Hauptbahnnetz giltigen Localgütertarifes vom 1. Jänner 1897; b) Maschinen und Geräthe	Stationen der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	F l o r i d s d o r f	ad a) **Frachtzahlung** für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien; ad b) Aufgabe in beliebigen Mengen; ad a) und b) **Aufrechthaltung** der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Sendungen ad a) müssen zur Erbauung, jene ad b) zur Einrichtung eines neuen Industrie-Etablissements in Floridsdorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	ad a) 0·264 Heller per Kilometer und 100 kg unter Wahrung einer Minimalgebühr von 4 Hellern per 100 kg; ad b) 0·66 Heller per Kilometer und 100 kg plus 8 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Floridsdorf als Versender und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage, bezw. zur ersten Einrichtung eines Industrie-Etablissements verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
										a)	b)	a)	b)			
2076	Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn		Zucker der Classe II	Caslau	Jungbunzlau transit für B.N.B.	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) " " " " " " 10.000 " " " " "	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. August 1883	82	76	66	6	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1899	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Doudleb					134	120	96	14	38			
				Neubidschow					86	80	66	6	20			
				Rossitz					104	98	66	6	38			
				Sedletz-Kuttenberg					72	68	66	4	6			
				Slatinan					120	114	82	6	38			
				Časlau	Okřisko transit für St.E.G.				112	102	80	10	32			
				Dobrowitz					172	146	106	26	66			
				Doudleb					206	166	140	40	66			
				Neubidschow					168	144	102	24	66			
				Rossitz					146	128	80	18	66			
				Sedletz-Kuttenberg					120	108	80	12	40			
				Slatinan					132	118	80	14	52			
				Wlkawa					162	140	96	22	66			
				Časlau	Sigmundsherberg transit für k.k.St.B.				216	176	112	40	104			
				Dobrowitz					276	214	138	62	138			
				Doudleb					262	236	124	26	138			
				Neubidschow					272	212	134	60	138			
				Rossitz					250	198	112	52	138			
				Sedletz-Kuttenberg					224	182	120	42	104			
				Slatinan					236	190	112	46	124			
				Wlkawa					266	208	128	58	138			
				Časlau	Wichstadtl-Lichtenau transit für M.G.B.				152	138	118	14	34			
				Dobrowitz					148	142	122	6	26			
				Neubidschow					120	110	94	10	26			
				Rossitz					88	84	76	4	12			
				Sedletz-Kuttenberg					140	132	114	8	26			
				Slatinan					104	100	88	4	16			
				Wlkawa					138	132	118	6	20			
									Heller							

2077 — **Buschtěhrader Eisenbahn**

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber Ende December 1898 wird rücksichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahn Rakonitz-Mlatz dienenden, in der Station Rakonitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangenden Baumaterialien, als: Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen, ferner Brückentheile, Stationseinrichtungen und Eisenbahn-Ausrüstungsgegenstände bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn eine dreissigpercentige Frachtermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·32 Heller pro 100 kg und jedes km verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabestationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1899 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firmen als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnamtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Maschinen und Werkstätteneinrichtungen im öffentlichen Offertwege zu vergeben, und zwar:

2 Stück Locomotivräder-Drehbänke
1 „ Räderdrehbank
3 „ Supportdrehbänke
1 „ Special-Armaturendrehbank
1 „ Schraubenschneidmaschine
1 „ Fraismaschine
2 „ Schleifmaschinen
1 „ Schmirgelscheiben-Schleifmaschine
1 „ Fraiserschneidmaschine
1 „ Siederohr-Probirmaschine
1 „ Dampfhammer
1 „ Universal-Abkannte-, Falz- und Umschlagmaschine
1 „ Hebel- und Lochstange.

Die Lieferung dieser Maschinen- und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, der speciellen Bedingungen für die Lieferung diverser maschineller Werkstätteneinrichtungen, sowie der genauen Beschreibungen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die Lieferung hat spätestens sechs Monate vom Tage der Bestellung zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen“ bis zum **30. December 1897, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur und unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann.
2. Die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände.
3. Die Liefertermine.
4. Die Garantiezeit.
5. Die Einlieferungsstation.
6. Der Erzeugungsort.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier (21/34 cm) sind mit 1 fl.-Stempelmarke zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. Mai 1898 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im November 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations-Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg rückgewonnene Altmaterialien, als: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w., gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen Przemyśl, Lemberg und Stryj erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterialausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franco derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmaterial derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind in gesiegeltem und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien“ versehenem Couvert **längstens bis 2. December 1897, Mittags 12 Uhr,** bei der gefertigten Staatsbahn-Direction einzureichen; gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der hierortigen Directionscasse ein Baarvadium in der Höhe von 10 Percent der offerirten Kaufsumme zu erlegen. Nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 fl. Kaufschillingssumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 3. December um 10 Uhr Vormittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die Offerte nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Lemberg, im November 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. Wien, 25. November 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 8. November 1897 *) für die Localbahn Deutschbrod-Saar.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Wenzel Kabelač, Bürgermeister der Stadt Deutschbrod, im Vereine mit Dr. Franz Malinský, Fabriksbesitzer in Ronow, und Josef Apetaur, Gemeinderath in Saar, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von 58.900 fl. behufs der Sicherstellung der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Zeit zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von 1,388.000 fl. ö. W. Noten gewährt, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

---

*) Enthalten in dem am 20. November 1897 ausgegebenen CII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 260.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem allfälligen für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolange Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen behufs Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens alle aus dieser Urkunde hervorgehenden Rechte und Verbindlichkeiten auf eine zu bildende oder eine bereits bestehende Actiengesellschaft zu übertragen.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Percent verzinsliches und binnen 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem Nominalbetrage von 1,388.000 fl. ö. W. Noten aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, der abzuschliessende Darlehensvertrag und die Formularien der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen und der Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben sich die Concessionäre einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällig sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbare Anlagekosten (§ 11, Absatz 6), aufgenommene Schulden in den noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des Rechtes der staatlichen Einlösung, welche mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung der Regierung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung betreffende Eisenbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der obbezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zu dem Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben, unbeschadet der aus dem Garantieverhältnisse sich ergebenden Abrechnung mit der k. k. Staatsverwaltung, der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herrührenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven, soweit dieselben nicht nach Z. 1 vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen sind, allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Deutschbrod nach Saar.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Deutschbrod nach Saar ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 31 km lange Bahn von Deutschbrod nach Saar beginnt in der Station Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, und wird vorerst die Theilstrecke Deutschbrod—Pardubitz dieser Bahn in der Richtung gegen Pardubitz auf circa 2·5 km Länge mitbenützt Hierauf tritt die Linie auf eigenen Unterbau über, entwickelt sich zunächst an der rechten Lehne des Sazawathales, berührt den Ort Frauenthal, übersetzt unweit desselben den Fluss, zieht eine Strecke längs des linken Ufers, wechselt dasselbe nochmals, führt an Böhmisch-Schützendorf vorbei, überschreitet wieder den Fluss, nunmehr bis in das Gebiet der Stadt Přibislau den linken Thalhang beibehaltend. Südlich der genannten Stadt, vor Erreichung der an der Strasse nach Ronau anzulegenden Station Přibislau, übersetzt die Bahn abermals den Fluss, entwickelt sich wieder an der rechten Sazawalehne, berührt das Ortsgebiet von Ronau und bleibt bis zur letzten, im Bahnkilometer 20 liegenden Sazawaübersetzung auf diesem Ufer. Schliesslich zieht die Trasse längs des linken Thalhanges, führt an dem Orte Sazau vorbei und endet nach erfolgter Ueberschreitung der Grenze zwischen Böhmen und Mähren in der südlich der Stadt Saar und östlich von der nach Polna führenden Strasse anzulegenden Station Saar.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen. Gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, sowie an der Abzweigstelle der Localbahn von der Linie Deutschbrod—Pardubitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, ferner wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes und eines Theiles der currenten Bahn der Linie Deutschbrod—Pardubitz, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven hat in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen unter Anwendung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern ine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebsführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden, oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die hiefür competenten k. k. Post- und Telegraphen-Directionen in Prag und Brünn zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit dieser Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Concessionäre.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Eisenbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

In dieser Richtung wird übrigens schon jetzt bestimmt, dass, falls die Bahn im Späteren bis zu irgend einem Punkte der Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft verlängert werden sollte, die vorläufig gestattete Mitbenützung einer Theilstrecke der Linie Deutschbrod—Pardubitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn sodann nicht mehr zulässig ist, und sohin für die Verbindung der Localbahn mit der Station Deutschbrod ein selbstständiges Geleise herzustellen sein wird.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Insofern nicht der in § 14, Absatz 2, der Concessionsurkunde vorgesehene Fall eintritt, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheil I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer Dividende von mindestens fünf Percent an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 8. November 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen *) betreffend die Bekanntgabe jener neu zu eröffnenden Eisenbahnstrecken, welche dem internationalen Uebereinkommen über dem Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen.

Um neueröffnete Eisenbahnstrecken, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen, im Sinne des Art. 58 dieses Uebereinkommens beim Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern rechtzeitig anmelden zu können, wird es der betriebführenden Verwaltung obliegen, noch vor erfolgter Betriebseröffnung neuer Linien oder auch nur von Theilstrecken solcher Linien anher zu berichten, ob dieselben in die Liste der dem erwähnten internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen einbezogen werden oder ob sie vom internationalen Transportdienste ausgeschlossen bleiben sollen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, gegebenenfalls in diesem Sinne vorzugehen.

Wien, am 10. November 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Zell am See, eventuell Bruck-Fusch nach dem Glocknerhause und von Lienz nach demselben Endpunkte.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Cassier der k. k. priv. allgemeinen österreichischen Bodencredit-anstalt Franz Ziegler in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine entweder von der Station Zell am See, beziehungsweise Bruck-Fusch der Staatsbahnlinie Salzburg—Wörgl, oder von der Station Lienz der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste ausgehende, mit Dampf oder Elektricität zu betreibende schmalspurige Kleinbahn zum Glocknerhause auf der Elisabethruhe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. November 1897. Z. 15.551/I.

---

*) An die k. k. Staatsbahn-Directionen ist für den Fall der Betriebsführung einer neu zu eröffnenden Linie durch den Staat eine ähnliche Verfügung ergangen.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1896“ bei.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 27. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. November stellten die Abgeordneten Girstmayr, Herzmansky und Genossen an den Herrn Finanzminister und an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfrage:

„In Unter- und Mittelsteiermark kommt es sehr häufig und auch jetzt wieder vor, dass die Salzhändler 14 Tage und länger ohne Salz bleiben, für welche Waare bekanntlich das Geld immer im vorhinein abgesandt werden muss.

Nachdem nun diese Thatsachen einerseits in den unzulänglichen Einrichtungen in Aussee, andererseits aber auch darin zu suchen sind, dass den für den Salztransport in Betracht kommenden Eisenbahnen die nöthigen Waggons fehlen, so stellen die Gefertigten an oben beide erwähnten Herren Minister die Anfrage:

Was sie zu thun gedenken, um diesen die Händler und Consumenten gleich schädigenden Missständen abzuhelfen?“

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Dr. Fořt, Gustav Adámek und Genossen an den Herrn k. k. Eisenbahnminister folgende Interpellation:

„1. Ist Euere Excellenz bereit, über die letzten Bahnunfälle, insbesondere über den vorgestrigen Zusammenstoss bei Gross-Bor eine eingehende, strenge Untersuchung zu dem Zwecke einzuleiten, damit sichergestellt werde, in welchem Masse diese Unglücksfälle durch die mangelhafte Organisation des Dienstes und durch die ungenügende Controle desselben verschuldet worden sind?

2. Ist Euere Excellenz bereit, das Ergebniss dieser Untersuchung dem Abgeordnetenhause mitzutheilen und zugleich das Haus darüber in Kenntniss zu setzen, welche organisatorischen Massnahmen zu thunlichster Verhütung weiterer ähnlicher Unglücksfälle das k. k. Eisenbahnministerium zu treffen beabsichtigt?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction Linz: Linie Lambach—Gmunden: Erweiterung der Station Roitham: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Roitham der Linie Lambach—Gmunden und die Verbesserung der Neigungsverhältnisse dieser Station im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.632/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Wächterhauses sammt Nebengebäuden in km 165·0/1: Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wächterhauses sammt Brunnen und Nebengebände in km 165·0/1 der Strecke Tlumatschau—Hullein der Linie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.536/IV.]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CC. Stückes.) Das am 20. November herausgegebene CC. Stück enthält unter

Nr. 3488: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 12. November 1897, Z. 30.414/IV, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Rinder und andere Wiederkäuer aus der Türkei.

Nr. 3489: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 5. November 1897, Z. 145.723/I, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Nr. 3490: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 17. November 1897, Z. 21.965, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Dorohoi.

Nr. 3491: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. November 1897, Z. 107.331, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCI. Stückes.) Das am 22. November herausgegebene CCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3492: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 18. November 1897, Z. 38.528, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den bayerischen Bezirken Lindau und Sonthofen.

Nr. 3493: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 12. November 1897, Z. 96.707, betreffend die Bestimmung der Stationen Barszczowice und Skomorochy stare als Ein- und Ausladestationen für lebende Thiere.

Nr. 3494: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 19. November 1897, Z. 35.486, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3495: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 18. November 1897, Z. 38.967, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3496: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 18. November 1897, Z. 24.219, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3497: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. November 1897, Z. 186.342, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3498: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 19. November 1897, Z. 43.056, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3499: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 19. November 1897, Z. 39.216, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Niederösterreich.

Nr. 3500: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 19. November 1897, Z. 14.553, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Prag-Duxer Bahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Am 16. October:

Torontaler Localbahn. 4½pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 3. Jänner 1898).

Am 30. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (Rückzahlung ab 1. Mai 1898).

Am 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai 1898).

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889 (Rückzahlung ab 1. Februar 1898).

Rückzahlungen.

Ab 1. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (verlost am 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juni).

Ab 31. December:

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten (verlost am 1. October).

Hegyes-Feketehegy-Palankaer Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Localbahn Kecskemet-Fülöpszallas. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (verlost am 28. Mai).

Localbahn Ruma-Vrdnik. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Coupons-Einlösungen.

Ab 23. October:

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation. Gegen Coupon Nr. 3 der Actien ö. W. fl. 6.—.

Ab 16. November:

Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vormals G. Sigl. Dividende ö. W. fl. 18—.

Ab 1. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Em. 1874. Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 31. December:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Prioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. November d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Franz Liharzik zum Sectionschef ad personam allergnädigst zu ernennen und dem Ministerialrathe in demselben Ministerium Dr. Ferdinand Zehetner den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Der Eisenbahnminister hat den Concipisten der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Georg Ritter von Younga zum Ministerialconcipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Transportsteuer-Zuschlages im Verkehre mit Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö.

In der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 20. November 1897 auf Seite 2379 enthaltenen Kundmachung betreffend Einführung des Transportsteuer-Zuschlages für die Localbahn Szombathely-Pinkafö im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande hat unter „a) Theil II, Heft 1 und 2“ der für Güter der Classe II und des Ausnahmetarifes VII im Verkehre von oder nach Vörösvár angegebene Transportsteuer-Zuschlag nicht 8 Heller, sondern **nur 3 Heller** zu lauten.

Wien, am 20. November 1897. [912]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Frachtenstelle Triest-St. Andrae / Servola für den beschränkten Güterverkehr.

Mit 1. December 1897 wird in km 2·823 der Schleppbahn Triest-St. Andrae—S. Sabba eine Frachtenstelle mit der Bezeichnung Triest-St. Andrae / Servola eröffnet.

Derselben obliegt die Uebernahme und Uebergabe sowie die Verrechnung aller Seitens der Eisenwerke der Krainischen Industrie-Gesellschaft in Servola aufgegebenen oder an die Genannte adressirten Frachtsendungen in Stückgütern und Wagenladungen.

Triest, im November 1897. [913]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Krouna.

Die in km 40·7 der Linie Zwittau—Skutsch gelegene Station Krouna wurde am 18. November 1897 mit Zug Nr. 1252 dem Gesammtverkehre (explosive Güter ausgenommen) übergeben.

Olmütz, im November 1897. [914]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Beschränkung der lagergeldfreien und wagenstandgeldfreien Frist, sowie Erhöhung des Lagergeldes bei Frachtgütern in der Station Salzburg.

Mit Rücksicht auf die in Folge aussergewöhnlich starken Verkehres herrschenden Güteranhäufungen in der Station Salzburg wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. November 1897, Zahl 10.111/III, auf Grund der §§ 56 und 69 des Betriebsreglements vom 22. November 1897 angefangen bis auf Weiteres in der Station Salzburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

1. die lagergeldfreie Frist für anlangende Frachtgüter von 4 Tagen auf 3 Tage herabgemindert;
2. das Lagergeld bei anlangenden Frachtgütern von 1·5 Kreuzer auf 3 Kreuzer für 100 kg und 1 Tag erhöht und
3. die wagenstandgeldfreie Frist für Beladung oder Entladung der Wagen von 24 fortlaufenden Stunden auf 6 Tagesstunden herabgesetzt.

Innsbruck, am 17. November 1897. [915]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahngebühren für den neuen Rudiay-Schacht II bei Schwaz-Kuttowitz.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von dem demnächst die Förderung beginnenden Rudiay-Schacht II bis in die Station Schwaz-Kuttowitz betragen:

a) im Inlandsverkehre . . 1·20 Kronen
b) im Auslandsverkehre . 1·10 Mark bezw. . 1·30 Francs
} pro 10.000 kg.

Teplitz, am 23. November 1897. [916]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verlegung des Verkehrstages der Orient-Expresszüge Nr. 1/s und 2/s und des Ostende-Constantinopel-Expresszuges Nr. 10/s.

Gemäss Vereinbarung der betheiligten Bahnverwaltungen werden in den dermaligen Verkehrstagen der obgenannten Züge nachstehende Aenderungen platzgreifen:

a) Der nach Bucarest—Constantza verkehrende Orient-Expresszug Nr. 1/s wird in der Strecke Wien—Marchegg anstatt wie derzeit am Freitag an jedem Samstag, und zwar zum ersten Male statt Freitag den 26. November erst Samstag den 27. November 1897 verkehren.

b) Der von Constantza—Bucarest nach Paris verkehrende Orient-Expresszug Nr. 2/s wird in der Strecke Marchegg—Wien anstatt wie derzeit am Dienstag an jedem Donnerstag, und zwar zum ersten Male statt Dienstag den 30. November erst Donnerstag den 2. December 1897 verkehren.

c) Der Ostende-Constantinopel-Expresszug nach Ostende Nr. 10/s wird in der Strecke Marchegg—Wien anstatt wie derzeit am Sonntag an jedem Montag, und zwar zum ersten Male statt Sonntag den 28. November erst Montag den 29. November 1897 verkehren.

In den dermaligen Verkehrstagen der via Belgrad nach und von Constantinopel verkehrenden Orient-Expresszüge Nr. 1/s und 2/s, sowie hinsichtlich des Verkehrstages des von Ostende verkehrenden Ostende-Constantinopel-Expresszuges Nr. 9/s tritt eine Aenderung nicht ein.

Wien, am 23. November 1897. [917]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Rychnovek.

Für die zwischen den Stationen Josefstadt-Jaroměř und Böhm.-Skalitz liegende und demnächst zur Eröffnung gelangende Personenhaltestelle Rychnovek wird nachstehender Kilometer- und Zonenzeiger Geltung haben:

Nach	Kilometer	Zone
Pardubitz	45	5
Rossitz	43	5
Steblowa	36	4
Opatowitz	29	3
Königgrätz	23	3
Předmeritz	18	2
Smiřitz	12	2
Cernožitz	10	1
Josefstadt-Jaroměř	6	1
Jessenitz	5	1
Böhm.-Skalitz	8	1
Starkotsch	14	2
Roth-Kosteletz	24	3
Schwadowitz-Eipel	31	4
Parschnitz	43	5
Bernsdorf	53	6
Königshan	56	6
Liebau	61	6
Trautenau	47	5
Kukus	13	2
Schurz	16	2
Königinhof	20	2
Weiss-Tremesna	27	3
Mastig	33	4
Gross-Borowitz	40	4
Falgendorf	43	5
Altpaka	51	6
Chrudim	54	6
Medleschitz	51	6
Jesnitschau	48	5
Prag	138	10
Gross-Wossek	74	7
Libnowes	67	7
Žiželitz	56	6
Chlumetz	51	6
Karanitz	43	5
Dobřenitz-Sirowatka	36	4
Praskačka-Urbanitz	30	3

Wien, am 20. November 1897. [918]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Station Radwanitz-Prossenitz für den Gesammtverkehr.

Am 1. December 1897 wird die Halte- und Ladestelle Radwanitz als Station Radwanitz-Prossenitz für den Gesammtverkehr eröffnet.

Mit dem bezeichneten Termine treten sohin die im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897, bezw. im Kilometerzeiger für dieses Netz vom 1. Jänner 1893 enthaltenen besonderen Bestimmungen betreffend die Abfertigungsbefugnisse von Radwanitz, dann die Gebührenberechnung im Verkehre mit dieser Abfertigungsstelle ausser Kraft und werden durch die allgemeinen reglementarischen, bezw. tarifarischen Vorschriften ersetzt.

Wien, im November 1897. [919]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bekanntmachung vom 15. November 1897, R.-G.-Bl. Nr. 49, betreffend Aenderungen der §§ 42 und 44 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der hiezu gehörigen Anlage B.) Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 28. October 1897 folgende Aenderungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. Im § 42, Absatz 8, sind die Worte „unter Nr. I, II, XXXVI, XXXVIa, XXXVIb, XXXVII, XXXIX, XLI, XLIII und XLIV" zu streichen.
2. Im § 44 ist hinter dem zweiten Satze des Absatzes 4 folgender Zusatz einzuschalten:
   „Wenn sich Stroh, Heu oder andere leicht brennbare Stoffe in den Wagen befinden, so ist das Rauchen darin verboten; auch dürfen brennnende Cigarren oder Tabakspfeifen beim Einsteigen nicht mitgenommen werden."
3. Am Ende des zweiten Absatzes der Nr. VI der Anlage B ist folgender Satz hinzuzufügen:
   „Phosphorcalcium wird unter den gleichen Bedingungen zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „Phosphorcalcium enthaltend"."
4. Die Nummer XII erhält folgende Fassung:
   „Grünkalk, das heisst der gebrannte Kalk, welcher in den Gaswerken zur Reinigung des Leuchtgases gedient hat, wird nur in offenen Wagen befördert."
5. Im zweiten Absatze des Einganges zu Nr. XX ist hinter den Worten „die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele" beizufügen: „Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha und Destillate aus solchen".
6. Im dritten Absatze des Einganges zu Nr. XX der Anlage B ist nach den Worten „ferner Steinkohlentheeröle, die" einzuschalten: „bei 17·5 Grad Celsius".
7. Die Eingangsbestimmung unter XXI der Anlage B ist wie folgt zu fassen:
   „(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlentheeröle, ferner Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha, sowie Destillate aus solchen, sofern diese Stoffe nicht unter die Bestimmungen von Nr. XX fallen und bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben,
   (2) Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.), sowie Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphtha bestehen, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·680 haben,
   unterliegen nachstehenden Bestimmungen:"

Die Aenderungen treten am 1. Jänner 1898 in Kraft.

Berlin - Stettin - Schlesischer Gütertarif. (Tarifänderung) Seit 1. November erfolgt im Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr die Frachtberechnung für Bier und frische Häringe, welche in Stettin-Central-Güterbahnhof aufgegeben werden, nicht mehr zu den Frachtsätzen für Stettin-Personenbahnhof, sondern zu jenen für Stettin-Central-Güterbahnhof. Die Bestimmungen auf Seite 25 unter Ziffer 91 des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes wurden hiedurch entsprechend abgeändert.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Tarifänderung.) Am 15. November 1897 wurden die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen für die Stationen Gross-Köris des Directionsbezirkes Halle um je 3 km herabgesetzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2078	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Chilisalpeter, Cölestin, Chromerz, Manganerz und Schwefelkies	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	10·4 Kronen für 10.000 kg	8·0 Kronen für 10.000 kg	2·4 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und die Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Documente bis spätestens Ende Februar 1899 vorzulegen	Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfennig auf 3·0 Pfennig für 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller für 100 kg zu zahlen
2079	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		R o h z u c k e r	Auperschin, Brüx A.T.E. loco und transito, Dux, Türmitz, Udwitz-Görkau, Bilin transito, Komotau transito, Wurzmes transito	den an den Elbe-Umschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. 90% des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker innerhalb des Giltigkeitstermines des Zugeständnisses per Schiff oder per Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Für die Schönpriesener und Nestomitzer Sendungen hat die Frachtbrief-Auslösung und der Bezug der betreffenden Sendungen in Schönpriesen, bezw. in Nestomitz (Zuckerfabrik) zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. directe Tarife	Classe A, bezw. Ausnahmetarif IV c	Rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Classe C des Localtarifes	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend und Schiffsconnossements, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Versandt des Raffinadzuckers, welche spätestens bis Ende Februar 1899 consignirt vorzulegen sind	
2080	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadzucker	Aussig loco (und umgekehrt)	Dux loco	Aufgabe von a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	a) 33 Heller b) 33 Heller	a) 27 Heller b) 21 Heller	a) 6 Heller b) 12 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2081	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Bergbau-Unternehmung „Kuttowitzer Kohlengewerkschaft Brüx" wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage nächst Schwaz-Kuttowitz die im Ausnahmetarife XV (Localgütertarif, Theil II, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894) festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern wird abgesehen.								
2082	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien, Betriebseinrichtungsstücke und Maschinen	Auf der Strecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke (Betriebs-Direction in Teplitz) wurde für Baumaterialien, Betriebseinrichtungsstücke und Maschinen zum Baue einer Ventilationsanlage bei Maria-Ratschitz die im Ausnahmetarife XV des Localgütertarifes, Theil II, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894 festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern wird abgesehen.								
									Kronen für 1000 kg					
2083	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Triebschitz	Brüx	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	0·96	0·90	0·06	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung gilt nur für ein mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Schienenverbindung stehendes Etablissement in Brüx
2084	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Böhm.-Leipa	Mariaschein	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	5·22 Kronen für 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Kronen für 1000 kg					
2085	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Čižkowic	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	4·18	3·88	0·30	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					4·30	4·00	0·30			
				Dux und Ladowitz					4·10	3·80	0·30			
				Franz Josef-Stollen					3·94	3·64	0·30			
				Holtschitz-Seestadtl					4·40	4·10	0·30			
				Karbitz					3·42	3·12	0·30			
				Mariaschein					3·56	3·26	0·30			
				Paredl					4·28	3·98	0·30			
				Schönfeld					3·34	3·04	0·30			
				Schwaz-Kuttowitz					4·10	3·80	0·30			
				Teplitz					3·78	3·48	0·30			
				Triebschitz					4·36	4·06	0·30			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					3·30	3·00	0·30			
				Ullersdorf					3·94	3·64	0 30			
				Bilin k.k.St.B.	Libochowic				4·66	4·36	0·30			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					4·78	4·48	0·30			
				Dux und Ladowitz					4·58	4·28	0·30			
				Franz Josef-Stollen					4·42	4·12	0·30			
				Holtschitz-Seestadtl					4·88	4·58	0·30			
				Karbitz					3·90	3 60	0·30			
				Mariaschein					4·04	3·74	0·30			
				Paredl					4·76	4·46	0·30			
				Schönfeld					3·82	3·52	0·30			
				Schwaz-Kuttowitz					4·58	4·28	0 30			
				Teplitz					4·26	3·96	0·30			
				Triebschitz					4·84	4·54	0·30			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					3·78	3·48	0·30			
				Ullersdorf					4·42	4·12	0·30			
				Bilin k.k.St.B.	Oppolau				4·18	3·88	0·30			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					4·30	4 00	0·30			
				Dux und Ladowitz					4·10	3·80	0·30			
				Franz Josef-Stollen					3·94	3·64	0·30			
				Holtschitz-Seestadtl					4·40	4·10	0·30			
				Karbitz					3·42	3·12	0·30			
				Mariaschein					3·56	3·26	0·30			
				Paredl					4·28	3·98	0·30			
				Schönfeld					3·34	3·04	0·30			
				Schwaz-Kuttowitz					4·10	3 80	0·30			
				Teplitz					3·78	3·48	0·30			
				Triebschitz					4·36	4·06	0·30			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					3·30	3·00	0·30			
				Ullersdorf					3·94	3·64	0·30			
2086	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Den im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandtstationen der A.T.E. und k.k.Oe.St.	Kralup St.E.G. loco und transit für Stationen der Strecke Kralup—Welwarn	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	0·22 Kronen für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Kronen für 1000 kg					
2087	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin	Kralup St.E.G.	Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	5·66	4·28	1·38	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Schwaz-Kuttowitz					5·58	4·28	1·30			
2088		Betheiligten Verwaltungen		Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Libsic St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.			5·78	5·40	0·38			
				Dux					5·58	5·20	0·38			
				Ladowitz					5·58	5·20	0·38			
				Paredl					5·76	5·38	0·38			
				Schwaz-Kuttowitz					5·58	5·20	0·38			
				Teplitz					5·26	5·20	0·06			
				Triebschitz					5·84	5·46	0·38			
				Ullersdorf					5·42	5·20	0·22			
2089		Oesterr. Nordwestbahn		Bilin k.k.St.B.	Zawratetz-Třemošnitz				10·70	8·90	1·80			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					10·82	9·02	1·80			
				Dux und Ladowitz					10·62	8·82	1·80			
				Franz Josef-Stollen					10·54	8·74	1·80			
				Holtschitz-Seestadtl					10·92	9·12	1·80			
				Karbitz					10·02	8·22	1·80			
				Mariaschein					10·16	8·36	1·80			
				Paredl					10·80	9·00	1·80			
				Schönfeld					9·94	8·14	1·80			
				Schwaz-Kuttowitz					10·62	8·82	1·80			
				Teplitz					10·38	8·58	1·80			
				Triebschitz					10·88	9·08	1·80			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					9·90	8·10	1·80			
				Ullersdorf					10·54	8·74	1·80			
2090	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 1000 kg siehe Tabelle a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass			Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten

Von / Nach	Bruck a. L. Localbahn, Bruck M.A.V. transito			Frättingsdorf			Grammat-Neusiedl loco und transito			Grussbach-Schönau loco			Grussbach-Schönau transito			Hainburg			Himberg			Hödnitz		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	13·86	11·44	2·42	11·90	11·36	0·54	13·28	11·44	1·84	11·66	10·68	0·98	11·66	10·48	1·18	14·38	11·96	2·42	13·12	11·44	1·68	11·76	10·68	1·08
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	13·98	11·62	2·36	12·02	11·48	0·54	13·40	11·62	1·78	11·78	10·80	0·98	11·78	10·60	1·18	14·50	12·14	2·36	13·24	11·62	1·62	11·88	10·80	1·08
Dux und Ladowitz	13·78	11·28	2·50	11·82	11·28	0·54	13·20	11·28	1·92	11·58	10·60	0·98	11·58	10·40	1·18	14·30	11·80	2·50	13·04	11·28	1·76	11·68	10·60	1·08
Franz Josef-Stollen	13·70	11·16	2·54	11·74	11·20	0·54	13·12	11·16	1·96	11·50	10·52	0·98	11·50	10·32	1·18	14·22	11·68	2·54	12·96	11·16	1·80	11·60	10·52	1·08
Holtschitz-Seestadtl	14·08	11·72	2·36	12·12	11·58	0·54	13·50	11·72	1·78	11·88	10·90	0·98	11·88	10·70	1·18	14·60	12·24	2·36	13·34	11·72	1·62	11·98	10·90	1·08
Karbitz	13·18	10·78	2·40	11·22	10·68	0·54	12·60	10·78	1·82	10·98	10·12	0·86	10·98	9·92	1·06	13·70	11·30	2·40	12·44	10·78	1·66	11·08	10·12	0·96
Mariaschein	13·32	10·88	2·44	11·36	10·82	0·54	12·74	10·88	1·86	11·12	10·20	0·92	11·12	10·00	1·12	13·84	11·40	2·44	12·58	10·88	1·70	11·22	10·20	1·02
Paredl	13·96	11·60	2·36	12·00	11·46	0·54	13·38	11·60	1·78	11·76	10·78	0·98	11·76	10·58	1·18	14·48	12·12	2·36	13·22	11·60	1·62	11·86	10·78	1·08
Schönfeld	13·10	10·74	2·36	11·14	10·60	0·54	12·52	10·74	1·78	10·90	10·08	0·82	10·90	9·88	1·02	13·62	11·26	2·36	12·36	10·74	1·62	11·00	10·08	0·92
Schwaz-Kuttowitz	13·78	11·34	2·44	11·82	11·28	0·54	13·20	11·34	1·86	11·58	10·60	0·98	11·58	10·40	1·18	14·30	11·86	2·44	13·04	11·34	1·70	11·68	10·60	1·08
Teplitz	13·54	11·02	2·52	11·58	11·04	0·54	12·96	11·02	1·94	11·34	10·36	0·98	11·34	10·16	1·18	14·06	11·54	2·52	12·80	11·02	1·78	11·44	10·36	1·08
Triebschitz	14·04	11·68	2·36	12·08	11·54	0·54	13·46	11·68	1·78	11·84	10·86	0·98	11·84	10·66	1·18	14·56	12·20	2·36	13·30	11·68	1·62	11·94	10·86	1·08
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	13·06	10·70	2·36	11·10	10·56	0·54	12·48	10·70	1·78	10·86	10·04	0·82	10·86	9·84	1·02	13·58	11·22	2·36	12·32	10·70	1·62	10·96	10·01	0·92
Ullersdorf	13·70	11·16	2·54	11·74	11·20	0·54	13·12	11·16	1·96	11·50	10·52	0·98	11·50	10·32	1·18	14·22	11·68	2·54	12·96	11·16	1·80	11·60	10·52	1·08

Von / Nach	Laa			Ladendorf			Lanzendorf-Rannersdorf			Mannersdorf			Mistelbach			Neubau-Kreuzstätten			Poysdorf			Schwechat-Kledering			Simmering		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	11·66	11·36	0·30	12·18	11·36	0·82	13·02	11·20	1·82	13·64	11·44	2·20	12·04	11·36	0·68	12·32	11·36	0·96	13·04	11·56	1·48	12·96	11·10	1·86	12·84	10·30	2·54
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	11·78	11·48	0·30	12·30	11·48	0·82	13·14	11·38	1·76	13·76	11·62	2·14	12·16	11·48	0·68	12·44	11·48	0·96	13·16	11·68	1·48	13·08	11·28	1·80	12·96	10·48	2·48
Dux und Ladowitz	11·58	11·28	0·30	12·10	11·28	0·82	12·94	11·04	1·90	13·56	11·28	2·28	11·96	11·28	0·68	12·24	11·28	0·96	12·96	11·48	1·48	12·88	10·94	1·94	12·76	10·14	2·62
Franz Josef-Stollen	11·50	11·20	0·30	12·02	11·20	0·82	12·86	10·92	1·94	13·48	11·16	2·32	11·88	11·20	0·68	12·16	11·20	0·96	12·88	11·40	1·48	12·80	10·82	1·98	12·68	10·02	2·66
Holtschitz-Seestadtl	11·88	11·58	0·30	12·40	11·58	0·82	13·24	11·48	1·76	13·86	11·72	2·14	12·26	11·58	0·68	12·54	11·58	0·96	13 26	11·78	1·48	13·18	11·38	1·80	13·06	10·58	2·48
Karbitz	10·98	10·68	0·30	11·50	10·68	0·82	12·34	10·54	1·80	12·96	10·78	2·18	11·36	10·68	0·68	11·64	10·68	0·96	12·36	10·88	1·48	12·28	10·44	1·84	12·16	9·64	2·52
Mariaschein	11·12	10·82	0·30	11·64	10·82	0·82	12·48	10·64	1·84	13·10	10·88	2·22	11·50	10·82	0·68	11·78	10·82	0·96	12·50	11·02	1·48	12·42	10·54	1·88	12·30	9·74	2·56
Paredl	11·76	11·46	0·30	12·28	11·46	0·82	13·12	11·36	1·76	13·74	11·60	2·14	12·14	11·46	0·68	12·42	11·46	0·96	13·14	11·66	1·48	13·06	11·26	1·80	12·94	10·46	2·48
Schönfeld	10·90	10·60	0·30	11·42	10·60	0·82	12·26	10·50	1·76	12·88	10·74	2·14	11·28	10·60	0·68	11·56	10·60	0·96	12·28	10·80	1·48	12·20	10·40	1·80	12·08	9·60	2·48
Schwaz-Kuttowitz	11·58	11·28	0·30	12·10	11·28	0·82	12·94	11·10	1·84	13·56	11·34	2·22	11·96	11·28	0·68	12·24	11·28	0·96	12·96	11·48	1·48	12·88	11·00	1·88	12·76	10·20	2·56
Teplitz	11·34	11·04	0·30	11·86	11·04	0·82	12·70	10·78	1·92	13·32	11·02	2·30	11·72	11·04	0·68	12·00	11·04	0·96	12·72	11·24	1·48	12·64	10·68	1·96	12·52	9·88	2·64
Triebschitz	11·84	11·54	0·30	12·36	11·54	0·82	13·20	11·44	1·76	13·82	11·68	2·14	12·22	11·54	0·68	12·50	11·54	0·96	13·22	11·74	1·48	13·14	11·34	1·80	13·02	10·54	2·48
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	10·86	10·56	0·30	11·38	10·56	0·82	12·22	10·46	1·76	12·84	10·70	2·14	11·24	10·56	0·68	11·52	10·56	0·96	12·24	10·76	1·48	12·16	10·36	1·80	12·04	9·56	2.48
Ullersdorf	11·50	11·20	0·30	12·02	11·20	0·82	12·86	10·92	1·94	13·48	11·16	2·32	11·88	11·20	0·68	12·16	11·20	0·96	12·88	11·40	1·48	12·80	10·82	1·98	12·68	10·02	2·66

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2091	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle				Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1994, und Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	in Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten, und finden diese Frachtsätze lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden. Sollten sich die Frachtsätze des citirten Tarifes vom 1. Jänner 1894 nach den unter I—VI genannten Stationen ermässigen, so vermindern sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nachlässe
				Bilin k.k.St.B.	Wien Oe.N.W.B. loco	Sendungen nach Wien Oe.N.W.B. loco müssen von dort mit Achsfuhrwerk abgeführt werden			8·68	7·68	1·00			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					8·90	7·90	1·00			
				Dux und Ladowitz					8·62	7·62	1·00			
				Franz Josef-Stollen					8·54	7·54	1·00			
				Holtschitz-Seestadtl					9·06	8·06	1·00			
				Karbitz					8·26	7·26	1·00			
				Mariaschein					8·34	7·34	1·00			
				Paredl					8·88	7·88	1·00			
				Schönfeld					8·24	7·24	1·00			
				Schwaz-Kuttowitz					8·60	7·60	1·00			
				Teplitz					8·44	7·44	1·00			
				Triebschitz					8·98	7·98	1·00			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					8·20	7·20	1·00			
				Ullersdorf					8·54	7·54	1·00			

Nachlass von den officiellen Frachtsätzen in Kronen für 1000 kg

von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	I	II	III	IV	V	VI
Bilin k.k.St.B.	I. Aspang, Biedermannsdorf, Edlitz, Erlach Felixdorf, Klein-Wolkersdorf, Ober-Waltersdorf, Pitten, Scheiblingkirchen, Seebenstein, Tattendorf, Traiskirchen, Trumau, Wiener-Neustadt (E.W.A. und S.B). II. Centralfriedhof, Simmering (E.W.A.), Wien (E.W.A.). III. Maria-Lanzendorf. IV. Achau, Atzgersdorf, Baden-Frachtenbahnhof, Brunn, Maria-Enzersdorf, Ebreichsdorf, Gloggnitz, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hennersdorf, Hetzendorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing loco und transit für Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling, Münchendorf, Neunkirchen, Ober-Eggendorf, Payerbach-Reichenau, Pottendorf-Landegg, Pottschach, St. Egyden, Semmering, Ternitz, Unter-Waltersdorf. V. Leobersdorf, Vöslau-Gainfarn. VI. Ebenfurth.	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	0·12	0·32	0·12	0·72	0·38	0·28
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.			—	0·10	—	0·50	0·20	0·16
Dux und Ladowitz			0·18	0·38	0·18	0·78	0·40	0·30
Franz Josef-Stollen			0·14	0·34	0·14	0·74	0·36	0·26
Holtschitz-Seestadtl			—	—	—	0·44	0·14	0·10
Karbitz			—	0·24	—	0·64	0·28	0·16
Mariaschein			—	0·26	—	0·66	0·28	0·18
Paredl			—	0·12	—	0·52	0·21	0·16
Schönfeld			—	0·22	—	0·62	0·26	0·14
Schwaz-Kuttowitz			0·20	0·40	0·20	0·80	0·44	0·32
Teplitz			0·10	0·30	0·10	0·70	0·34	0·22
Triebschitz			—	—	—	0·48	0·18	0·14
Türmitz und Prödlitz Ladepunkt			0·12	0·22	0·11	0·62	0·26	0·14
Ullersdorf			0·14	0·34	0·14	0·74	0·36	0·26

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2092	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	in Kronen per 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Franz Josef-Stollen	Prag St E.G.				5·42	4·24	1·18			
				Karbitz					4·90	4·20	0·70			
				Mariaschein					5·04	4·20	0·84			
				Schwaz-Kuttowitz					5·50	4·32	1·18			
				Schönfeld					4·82	4·20	0·62			
				Teplitz					5·26	4·20	1·06			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					4·78	4·20	0·58			
				Ullersdorf					5·42	4·24	1·18			
				Franz Josef-Stollen	Prag Oe.N.W.B.				5·80	4·24	1·56			
				Karbitz					5·28	4·20	1·08			
				Mariaschein					5·42	4·20	1·22			
				Schwaz-Kuttowitz					5·88	4·32	1·56			
				Schönfeld					5·20	4·20	1·00			
				Teplitz					5·64	4·20	1·44			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					5·16	4·20	0·96			
				Ullersdorf					5·80	4·24	1·56			
				Franz Josef-Stollen	Prag B.N.B.				6·20	4·24	1·96			
				Karbitz					5·68	4·20	1·48			
				Mariaschein					5·82	4·20	1·62			
				Schwaz-Kuttowitz					6·28	4·32	1·96			
				Schönfeld					5·60	4·20	1·40			
				Teplitz					6·04	4·20	1·84			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					5·56	4·20	1·36			
				Ullersdorf					6·20	4·24	1·96			
2093				Bilin k.k.St.B.	Bubna				—	—	—			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					—	—	—			
				Dux und Ladowitz					—	—	—			
				Franz Josef-Stollen					5·42	4·84	0·58			
				Holtschitz-Seestadtl					—	—	—			
				Karbitz					4·90	4·80	0·10			
				Mariaschein					5·04	4·80	0·24			
				Paredl					—	—				
				Schönfeld					4·82	4 80	0·02			
				Schwaz-Kuttowitz					5·50	4·92	0·58			
				Teplitz					5·26	4·80	0·46			
				Triebschitz					—		—			
				Ullersdorf					5·42	4·84	0·58			
				Bilin k.k.St.B.	Bubenč				5·58	5·00	0·58			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					5·70	5·24	0·46			
				Dux und Ladowitz					5·50	4·94	0·56			
				Franz Josef-Stollen					5·42	4·84	0·58			
				Holtschitz-Seestadtl					5·80	5·40	0·40			
				Karbitz					4·90	4·80	0·10			
				Mariaschein					5·04	4·80	0·24			
				Paredl					5·68	5·22	0·46			
				Schönfeld					4·82	4·80	0·02			
				Schwaz-Kuttowitz					5·50	4·92	0·58			
				Teplitz					5·26	4·80	0·46			
				Triebschitz					5·76	5·34	0·42			
				Ullersdorf					5·42	4·84	0·58			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2094	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Prag vom 1. März 1894	in Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längst. bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					5·20	4·80	0·40			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					5·44	5·04	0·40			
				Dux und Ladowitz					5·14	4·74	0·40			
				Franz Josef-Stollen					5·04	4·64	0·40			
				Holtschitz Seestadtl					5·60	5·20	0·40			
				Karbitz					5·00	4·60	0·40			
				Mariaschein					5·00	4·60	0·40			
				Paredl					5·42	5·02	0·40			
				Schönfeld					5·00	4·60	0·40			
				Schwaz Kuttowitz					5·12	4·72	0·40			
				Teplitz					5·00	4·60	0·40			
				Triebschitz					5·54	5·14	0·40			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					5·00	4·60	0·40			
				Ullersdorf					5·04	4·64	0·40			
2095					Dzbell-Jessenetz Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife Instradirung über Aussig (St.E.G.)-Triebitz		Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen für 1000 kg		Im Kartirungswege		
				Bilin k.k.St.B.						12·64				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						12·76				
				Dux und Ladowitz						12·56				
				Franz Josef-Stollen						12·48				
				Holtschitz-Seestadtl						12·86				
				Karbitz						12·18				
				Mariaschein						12·26				
				Paredl						12·74				
				Schönfeld						12·14				
				Schwaz-Kuttowitz						12·56				
				Teplitz						12·32				
				Triebschitz						12·82				
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt						12·10				
				Ullersdorf						12·48				
					Kornitz Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen									
				Bilin k.k.St.B.						11·24				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						11·36				
				Dux und Ladowitz						11·16				
				Franz Josef-Stollen						11·08				
				Holtschitz-Seestadtl						11·46				
				Karbitz						10·78				
				Mariaschein						10·86				
				Paredl						11·34				
				Schönfeld						10·74				
				Schwaz-Kuttowitz						11·16				
				Teplitz						10·92				
				Triebschitz						11·42				
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt						10·70				
				Ullersdorf						11·08				
					Prossnitz Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen									
				Bilin k.k.St.B.						12·64				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						12·76				
				Dux und Ladowitz						12·56				
				Franz Josef-Stollen						12·48				
				Holtschitz-Seestadtl						12·86				
				Karbitz						12·18				
				Mariaschein						12·26				
				Paredl						12·74				
				Schönfeld						12·14				
				Schwaz-Kuttowitz						12·56				
				Teplitz						12·32				
				Triebschitz						12·82				
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt						12·10				
				Ullersdorf						12·48				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									in Kronen für 1000 kg					
2096	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Iglau Oe.N.W.B. über Aussig	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	9·24	8·60	0·64	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					9·48	8·60	0·88			
				Dux und Ladowitz					9·14	8·60	0·54			
				Holtschitz-Seestadtl					9·58	8·98	0·60			
				Paredl					9·46	8·60	0·86			
				Schwaz-Kuttowitz					9·14	8·86	0·28			
				Triebschitz					9·54	8·86	0·68			
2097		Buschtěhrader Eisenbahn		Triebschitz	Trnowan über Komotau			Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercial-Bahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	2·84	2·64	0·20	Im Rückvergütungswege	Vorlage von Original-Frachtbriefen, ohne Refactiestempel versehen, auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn. Die Frachtbriefe werden nicht rückgestellt	
2098		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bilin k.k.St.B.	Brünn St.E.G. und Schimitz			Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	11·56	10·96	0·0	Im Kartirungswege		
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·68	11·08	0·60			
				Dux und Ladowitz					11·48	10·88	0·60			
				Franz Josef-Stollen					11·40	10·80	0·60			
				Holtschitz-Seestadtl					11·78	11·18	0·60			
				Karbitz					10·88	10·28	0·60			
				Mariaschein					11·02	10·42	0·60			
				Paredl					11·66	11·06	0·60			
				Schönfeld					10·80	10·20	0·60			
				Schwaz-Kuttowitz					11·48	10·88	0·60			
				Teplitz					11·24	10·64	0·60			
				Triebschitz					11·74	11·14	0·60			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					10·76	10·16	0·60			
				Ullersdorf					11·40	10·80	0·60			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Kronen per 1000 kg					
2099	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Brünn St.E.G. und Schimitz	Für das 4000 Tonnen übersteigende Quantum Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Ermässigte Kartirungsfrachtsätze laut vorstehender Kundmachung	10·96	9·04	1·92	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·08	9·16	1·92			
				Dux und Ladowitz					10·88	8·96	1·92			
				Franz Josef-Stollen					10·80	8·88	1·92			
				Holtschitz-Seestadtl					11·18	9·26	1·92			
				Karbitz					10·28	8·58	1·70			
				Mariaschein					10·42	8 66	1·76			
				Paredl					11·06	9·14	1·92			
				Schönfeld					10·20	8·54	1·66			
				Schwaz-Kuttowitz					10·88	8·96	1·92			
				Teplitz					10·64	8·72	1·92			
				Triebschitz					11·14	9·22	1·92			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					10·16	8·50	1·66			
				Ullersdorf					10·80	8·88	1·92			
2100		Oesterreichischen Nordwestbahn		Bilin k.k.St.B.	Neubidschow Oe.N.W.B.	7000 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes		Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	8·50	8·16	0·34			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					8·50	8·28	0·22			
				Dux und Ladowitz					8·50	8·08	0·42			
				Franz Josef-Stollen					8·50	8·00	0·50			
				Holtschitz-Seestadtl					8·50	8·38	0·12			
				Karbitz					8·18	7·48	0·70			
				Mariaschein					8·32	7·62	0·70			
				Paredl					8·50	8·26	0·24			
				Schönfeld					8·10	7·40	0·70			
				Schwaz-Kuttowitz					8·50	8·08	0·42			
				Teplitz					8·50	7·84	0·66			
				Triebschitz					8·50	8·34	0·16			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					8·06	7·36	0·70			
				Ullersdorf					8·50	8·00	0·50			
2101			Braunkohle zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn	Bilin k.k.St.B.	Aussig A.T.E. transit	**Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40.000 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Oesterr. Nordwestbahn adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn"		Localgütertarif. Theil II. vom 1. Februar 1894	1·92	1·54	0·38	Im Kartirungswege		
				Brüx A.T.E. und k.k St.B.					2·04	1·78	0·26			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·44	0·32			
				Franz Josef-Stollen					1·60	1·32	0·28			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·88	0·26			
				Karbitz					1·08	0·98	0·10			
				Mariaschein					1·22	1·06	0·16			
				Paredl					2·02	1·76	0·26			
				Schönfeld					1·00	0·96	0·04			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·44	0·32			
				Teplitz					1·44	1·18	0·26			
				Triebschitz					2·10	1·84	0·26			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					0·96	0·92	0·04			
				Ullersdorf					1·60	1·32	0·28			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2102	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Sämmtlichen Braunkohlen-Versandtstationen des Komotau-Brüx-Teplitzer Kohlenrevieres	Eger und Franzensbad	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte, bezw. (wo kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für Regiekohlensendungen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1896 **30.000 Tonnen Minimalquantum.**	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad und Furth i. W. vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Verschieden	0·40 Mark für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf eine Dienststelle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen als Empfängerin lautender Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	
2103	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Braunkohle	Aussig transito	Chrudim	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 1000 kg 8·24	7·72	0·52	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, ohne Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Frachtsätze ermässigen sollten, verringert sich in gleichem Ausmasse der zugestandene Nachlass
2104	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Sämmtlichen Braunkohlen-Versandtstationen des Tarifes für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Arnau	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Kronen für 1000 kg 8·9	8·0	0·9	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Freiheit-Johannisbad				9·3	8·6	0·7			
					Hohenelbe				8·9	8·0	0·9			
					Pelsdorf				8·8	7·8	1·0			
					Pilnikau				9·0	8·2	0·8			
					Starkenbach				8·7	7·6	1·1			
					Trautenau				9·1	8·4	0·7			
					Trübenwasser				9·2	8·4	0·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2105	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage von auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautender, ohne Refactiestempel versehener Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind entsprechend consignirt längstens bis Ende März 1899 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.	Kalk-Podol Station der St.E.G.				11·64	9·68	1·96			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·76	9·80	1·96			
				Dux und Ladowitz					11·56	9·60	1·96			
				Franz Josef-Stollen					11·48	9·52	1·96			
				Holtschitz-Seestadtl					11·86	9·90	1·96			
				Karbitz					10·96	9·00	1·96			
				Mariaschein					11·10	9·14	1·96			
				Paredl					11·74	9·78	1·96			
				Schönfeld					10·88	8·92	1·96			
				Schwaz-Kuttowitz					11·56	9·60	1·96			
				Teplitz					11·32	9·36	1·96			
				Triebschitz					11·82	9·86	1·96			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					10·84	8·88	1·96			
				Ullersdorf					11·48	9·52	1·96			
				Bilin k.k.St.B.	Kostelec-Vižic Station der St.E.G.				11·32	9·68	1·64			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·44	9 80	1·64			
				Dux und Ladowitz					11·24	9·60	1·64			
				Franz Josef-Stollen					11·16	9·52	1·64			
				Holtschitz-Seestadtl					11·54	9·90	1·64			
				Karbitz					10·64	9·00	1·64			
				Mariaschein					10·78	9·14	1·64			
				Paredl					11·42	9·78	1·64			
				Schönfeld					10·56	8·92	1·64			
				Schwaz-Kuttowitz					11·24	9·60	1·64			
				Teplitz					11·00	9·36	1·64			
				Triebschitz					11·50	9·86	1·64			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					10·52	8·88	1·64			
				Ullersdorf					11·16	9·52	1·64			
				Bilin k.k.St.B.	Prachovic Station der St.E.G.				11·56	9·68	1·88			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·68	9·80	1·88			
				Dux und Ladowitz					11·48	9·60	1·88			
				Franz Josef-Stollen					11·40	9·52	1·88			
				Holtschitz-Seestadtl					11·78	9·90	1·88			
				Karbitz					10·88	9·00	1·88			
				Mariaschein					11·02	9·14	1·88			
				Paredl					11·66	9·78	1·88			
				Schönfeld					10·80	8·92	1·88			
				Schwaz-Kuttowitz					11·48	9·60	1·88			
				Teplitz					11·24	9·36	1·88			
				Triebschitz					11·74	9·86	1·88			
				Türmitz und Prödlitz Ladepunkt					10·76	8·88	1·88			
				Ullersdorf					11·40	9·52	1·88			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2106	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Braunkohle	Brüx:	Kolleschowitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Tarif vom 1. Jänner 1896 für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kronen für 1000 kg			Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Mariahilf-Theresia-Tiefbauschacht					5·86	5·46	0·4			
				Anna-, Carolinen-, Mathilden-Schacht					5·88	5·48	0·4			
				Julius-Schacht II, III. IV, Grube Habsburg, Victoria-Tiefbauschacht I					6·02	5·62	0·4			
				Guido-Schacht II. Humboldt-Schacht I, II, Centrum-Schacht, Radetzky-Schacht					6·06	5·66	0·4			
				Dux: Louisen-Schacht					5·86	5·46	0·4			
				Wilhelm-Schacht					5·90	5·50	0·4			
				Eleonoren-, Hartmann-Schacht					5·92	5·52	0·4			
				Vertrau auf Gott-Friedrich-Schacht					5·94	5·54	0·4			
				St. Walpurgis-Hermann-Schacht					6·06	5·66	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					5·88	5·48*)	0·4			
				Triebschitz					5·88	5·48*)	0·4			
2107	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Aussig	**Auflieferung von 125.000 Tonnen.*)** Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in directer Schienenverbindung mit der Station Aussig A.T.E. stehenden Etablissements als Empfänger lautend, entweder vierteljährig oder spätestens acht Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·76	0·16			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·88	0·16			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·68	0·08			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·98	0·16			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·68	0·08			
				Triebschitz					2·10	1·94	0·16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2108	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Chamottemörtel der Pos. C—9 und Chamotteziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification, Tarif, Theil I, für die österr.-ungar. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Furth-Palt (k.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	18 Kreuzer, bezw. 36 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
2109	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 nach Stationen der Oe.U.St.E.G.	L i b š i c	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des É.D.B. Breslau nach Stationen der St.E.G.	Verschieden		64 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
2110	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Glückhilfgrube Cäsargrube Egmontschacht	Wien Donauquaibahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897, bezw. Kundmachung im Verordnungs-Blatt Nr. 125 vom 28. October 1897, Post 1887	Verschieden			158 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 einzusenden sind	
									Kreuzer	Pfennige a)	Pfennige b)				
2111	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle b) Petroleumnaphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt	Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Tetschen transit	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893, bezw. Ausnahmetarif für Petroleum vom 15. November 1891	26	41	45	Differenz gegenüber den Ausnahmetarifen vom 15. November 1891	Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden
					Reichenberg transit				23	30	33				
					Seidenberg transit				28	37	41				
					Liebau transit				16	21	23				
					Mittelwalde transit				17	23	25				
				Pardubitz (St.E.G.)	Bodenbach transit			Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juni 1888, bezw. Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 15. November 1891	26	41	45				
					Halbstadt transit				18	26	29				
					Mittelsteine transit				21	30	33				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2112	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz (St.E.G.) via Wessely-Hradisch (K.F.N.B.)	Bärn-Andersdorf Jägerndorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 194 256		Im Kartirungswege		
2113	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	a) Zuckerrübe b) Rübenschnitte und Saturations-Schlamm	Grussbach-Schönau (St.E.G.) oder vice versa	Hetzmannsdorf-Wullersdorf Retz Schattau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 38 27 32 25 — 25		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2114	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Maschinen und Maschinentheile	Bodenbach (St. E. G.)	Braunau (St. E. G.)	In Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen In Mengen von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarife	Verschieden	108 Heller 120 Heller 234 Heller		Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden und spätestens bis Ende September 1898 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Braunau tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue, bezw. zur Einrichtung einer neuen Appreturanstalt in Braunau bestimmt sind und dem obbenannten Zwecke auch zugeführt werden	Das Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2115	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohkupfer des Ausnahmetarifes 28 des Tarifes Theil II, Heft 1 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich)	Hettstedt oder vice versa	Oed Triestinghof Waldegg Weissenbach-Neuhaus	Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einem Wagen und mit je einem Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Theil II, Heft 1 vom 1. September 1892 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich)	Pfennige 376 366 376 363	348 339 343 343	28 27 33 20	Im Kartirungswege		
2116	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		1. Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 2. Oelsaaten der Pos. O—9 3. Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—8 4. Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893 5. Sammelladungen der ad 1—4 angeführten Artikel	Sereth	Itzkany	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut, und zwar: ad 1—3 in Sendungen à 10.000 kg ad 4 „ à 5.000 kg ad 5 „ à 10.000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	76 Heller	50 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
2117	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Feigen der Pos. F—7 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Triest-St. Andrae Triest-Freihafen k.k.St.B. Triest-Stadt k.k.St.B.	Loosdorf und Krummnussbaum	a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) „ „ „ „ von 5.000 kg c) „ „ „ „ „ 10.000 kg per Wagen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Heller a) 488 b) 416 c) 344	472 400 328	16 16 16	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist	In diese Publication sind die in Nr. 49 dieses Blattes vom 29. April 1897 unter fortlaufender Nummer 960 publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
2118	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Kunstdünger aller Art	Triest-Freihafen S.B.	Budapest-Ferenczváros	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif	Verschieden	120 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2119	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Stationen der Strecken: Oświęcim-Wieliczka-Słotwina	Krakau	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A	für ermässigtes Eilgut	der Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Radymno-Dębica Surochów-Lubaczow und Przybówka-Rzeszów	Rzeszów									
				Jaroslau-Dobromil und Mosciska-Przemyśl	Przemyśl									
				Sadowa Wisznia-Ozydow und Szczerzec – Lemberg, Wybranówka – Lemberg	Lemberg									
				Ferner von den Stationen: Tarnów, Dębica, Rzeszów, Przeworsk, Stróże	Krakau									
				Rogozno, Przeworsk, Kniaze	Lemberg									
				Saybusch-Zabłocie	Chabówka									
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Krakau	Nach Stationen der Strecken: Oświęcim-Wieliczka-Słotwina	in jedem Gewichte			der Classe II	des Ausnahmetarifes X				
				Rzeszów	Radymno-Dębica Surochów-Lubaczów und Przybówka-Rzeszów									
				Przemyśl	Jaroslau-Dobromil und Mosciska-Przemyśl									
				Lemberg	Sadowa Wisznia-Ozydów und Szczerzec – Lemberg, Wybranówka – Lemberg									
				Ferner von: Krakau	Nach den Stationen: Tarnów, Dębica, Rzeszów, Przeworsk, Stróże									
				Lemberg	Rogozno, Przeworsk, Kniaze									
				Chabówka	Saybusch-Zabłocie									

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Beilage zum „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 135 vom 25. November 1897.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1896.

Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 113 des „Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt“, Jahrgang 1896, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1895, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . 16.492·489 km
Betriebslänge . . . . 16.687·454 km

Im Laufe des Jahres 1896 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neu eröffnete Bahnstrecken:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge: der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
								*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatsverwaltung.							
	a) K. k. Staatsbahnen.							
	Niederlindewiese—Barzdorf	26·187	26·884	.	.	26·884	.	
	Niklasdorf-Zuckmantel	8·760	8·605	.	.	8·605	.	
	b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.							
	Localbahnen.							
	Mährisch-Budwitz—Jamnitz	20·698	20·785	.	.	20·785	.	
	Schlackenwerth-Joachimsthal	8·500	8·500	.	.	8·500	.	
	Schwarzenau-Zwettl	21·290	21·520	.	.	21·520	.	
	Tarnopol-Kopyczyńce (Ostgalizische Localbahnen)	71·769	71·822	.	0·778[1])	72·600	.	[1]) In den Stationen Tarnopol und Kopyczyńce gemeinsam mit den k.k.Oe.St.B.
	Tłumacz-Palahicze—Tłumacz Stadt . . .	6·746	6·746	.	.	6·746	.	
	Trient-Tezze-Reichsgrenze (Valsuganabahn)	65·138	62·921	.	0·297[2])	63·218	.	[2]) In der Station Trient gemeinsam mit der S.B.
	Waidhofen—Gross-Hollenstein (Ybbsthalbahn) (schmalspurig) †)	25·230	25·512	.	.	25·512	.	†) Spurweite 0·760 m.
	Zwittau-Polička	19·213	19·306	.	.	19·306	.	
	II. Privatbahnen.							
	Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.							
	Verbindungsgeleise zwischen der Oe.-ung. St.E.G. und der Oesterr.Nordwestbahn in Station Nimburg††)	0·892	.	.	.	.	.	††) Betrieb nicht eröffnet.
	Fürtrag . . .	274·423	272·601	.	1·075	273·676	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Bau-länge*)	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
	Uebertrag . . .	274·423	272·601	.	1·075	273·676	.	*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	Prag-Vysočan mit Abzweigung nach Lieben, mit elektrischem Betriebe	5·338	5·139	.	.	5·139	.	
	Salzburg-Lamprechtshausen	26·088	25·125	.	.	25·125	.	
	Stramberg-Wernsdorf	6·677	6·343	.	.	6·343	.	
	Teplitz-Eichwald, Kleinbahn mit elektrischem Betriebe (schmalspurig) †)							†) Spurweite 1·000 m.
	Schulplatz Teplitz-Schlossgarten	0·727	0·735	.	.	0·735	.	
	Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen .	313·253	309·943	.	1·075	311·018	.	

Mit Rücksicht auf die Eröffnungsdaten der oberwähnten neuen Bahnstrecken sind im Jahre 1896 durchschnittlich im Betriebe gestanden:

Strecke	Betriebslänge in km	Tag der Eröffnung	Betriebtage	1896 durchschnittlich im Betriebe gestandene km
Tłumacz-Palahycze—Tłumacz Stadt	6·746	1. Jänner	366	6·746
Salzburg—Oberndorf	17·800	20. „	347	16·876
Prag—Vysočan	3·950	19. März	288	3·108
Trient—Tezze	63·218	27. April	249	43·009
Oberndorf—Lamprechtshausen	7·325	16. Mai	230	4·603
Niederlindewiese—Barzdorf	26·884	2. Juli	183	13·442
Schwarzenau—Zwettl	21·520	5. „	180	10·583
Waidhofen—Gross-Hollenstein	25·512	15. „	170	11·849
Stramberg—Wernsdorf	6·343	25. „	160	2·773
Zwittau—Polička	19·306	15. September	108	5·696
Abzweigung nach Lieben	1·189	4. October	89	0·289
Niklasdorf—Zuckmantel	8·605	31. „	62	1·458
Mähr.-Budwitz—Jamnitz	20·785	9. November	53	3·009
Tarnopol—Kopyczyńce	72·600	25. „	37	7·339
Schlackenwerth—Joachimsthal	8·500	23. December	9	0·209
Schulplatz Teplitz—Schlossgarten	0·735	25. „	7	0·014

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1896.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatsverwaltung.					
					Die Längenänderung trat ein:
K. k. Staatsbahnen.					
Kriegsdorf—Römerstadt	.	.	0·011	0·014	in Folge rechnungsmässiger Richtigstellung der Längen anlässlich Verstaatlichung der Mähr.-schles. Centralbahn.
II. Privatbahnen.					
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.					
Wejhybka (Kladno)—Kralup	.	.	0·117	.	anlässlich Verlängerung der Station Kladno.
Priesen—Kaaden	0·002	.	.	.	in Folge Weichenverlegung in der Station Kaaden-Brunnersdorf.
Krupa—Kolleschowitz	0·003	.	.	.	in Folge Weichenverlegung in der Station Krupa.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.					
Mähr.-Weisskirchen—Krasna	.	.	.	0·007	in Folge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes Mähr.-Weisskirchen.
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.					
Oderberg—Ungar. Grenze	.	0·430	.	.	in Folge rechnungsmässiger Einbeziehung der bisher nur anmerkungsweise zum Ausdrucke gebracht gewesenen, im Betriebe der K.O.B. stehenden Strecke Zwardón—Ungar. Grenze der k.k.Oe.St.B.
Selbstständige Localbahnen.					
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.					
Mähr.-Ostrau Localbahnhof—Ostrawitzabrücke	0·013	0·821	.	.	in Folge Eröffnung des Betriebes am 1. October.
Fürtrag . . .	0·018	1·251	0·128	0·021	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
Uebertrag . . .	0·018	1·251	0·128	0·021	
Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.					
Hietzing—Perchtoldsdorf	.	.	0·056	0·060	in Folge Erbauung des neuen Aufnahmsgebäudes und Herstellung des neuen Stationsplatzes in Hietzing.
Summe . . .	0·018	1·251	0·184	0·081	
Die Längenänderungen bestehender Bahnen ergeben sonach im Ganzen:					
bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	.	0·166	.	
bei der **Betriebslänge** einen Zuwachs von .	.	1·170	.	.	

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben:

in der Strecke Lemberg—Złoczów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen . . . . 75·842 km

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1896.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1896, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . 16.805·576 km
Betriebslänge . . . . 16.999·642 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 97 verschiedene Besitzer, nämlich: 5 Staatsverwaltungen (k. k. österreichische, kgl. bayerische, kgl. preussische und kgl. sächsische Staatsverwaltung, bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und 92 theils rein cisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge): im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Auslande	Betriebslänge: der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatsverwaltung.										
	a) k. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz	135·184		11·629	.	135·802	.	0·478 [1]	136·280	.	[1]) In der Station Innsbruck gemeinsam mit der S.B.
	Péagestrecke Wörgl-Innsbruck	.		.	.	.	.	59·563 [2]	59·563	.	[2]) Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen .	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Böhmisch-Leipa—Niemes** . . . . . . (Localbahn)	18·277	.	.	.	17·897		.	17·897	.	
3	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774		0·157 [3]	92·931	.	[3]) Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727		.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horažďovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·033		.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen	311·728	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
4	**Böhmische Westbahn**										
	Prag-Reichsgrenze Furth	183·250	.	.	.	183·682	6·721 [4]	.	190·403	.	[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Chrast—Stupno-Břas—Radnitz	16·541	.	.	.	16·435	.	.	16·435	.	
	Zusammen .	199·791	.	.	.	200·117	6·721	.	206·838		
5	**Braunau-Strasswalchen** . . (Localbetrieb)	36·966	.	.	.	37·544	.	.	37·544	.	
6	**Budweis-Salnau** . . . . (Localbahn)	71·543	.	.	.	71·348	.	.	71·348	.	
7	**Chodau-Neudek** . . . . (Localbahn)	13·723	.	.	.	13·657	.	.	13·657	.	
8	**Czernowitz - Nowosielitza - Reichsgrenze (Russ.-Nowosielitza)** . . . . (Localbahn)	31·378	.	1·335	.	31·378	.	5·218 [5]	36·596	.	[5]) In der Station Zuczka (0·038 km) und von der Einmündung nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.C.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza, 3·490 km lang (österr. Spurweite), gemeinsam mit der R.S.W.B.
9	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin . . . . Localbetrieb	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perković-Slivno-Sebenico . . . Localbetrieb	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen .	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552	.	
10	**Dniester-Bahn**										
	Chyrów-Stryj	100·273	.	.	.	100·516	.	0·423 [6]	100·939	.	[6]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der E.U.G.E.
	Drohobycz-Borysław	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.	
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.	
	Zusammen .	112·514	.	.	.	112·903	.	0·423	113·326	.	

Nr.	Bahn										Anmerkungen
11	**Donau-Uferbahn** †) (Nussdorf—Stadlauer Brücke—Kaiser-Ebersdorf) . . . . (Localbetrieb)	13·501	.	.	.	13·644	.	.	13·644	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
12	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**										
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [7])	51·831	.	[7]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G. [8]) In der Station Dux gemeinsam mit der A.T.E.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [8])	0·381	.	
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.	
	Schleppbahn zur Elbe *)	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Ossegg-Komotau	34·291	.	.	.	35·198	.	0·031 [9])	35·229	.	[9]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.	
	Zusammen	89·680	.	.	.	91·190	.	0·096	91·286	.	
13	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [10])	.	.	.	19·764	0·189 [11])	.	19·953	.	[10]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf die Zahnstangenstrecke. [11]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L.V.E.
14	**Elbogen Neusattl Station-Elbogen Stadt** (Localbahn)	5·327	.	.	.	5·278	.	.	5·278	.	
15	**Erbersdorf-Würbenthal** . . . . (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·472	.	.	20·472	.	
16	**Erzherzog Albrecht-Bahn**										
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [12])	74·812	.	[12]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.C.J.E. [13]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [13])	107·812	.	
	Zusammen	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.	
17	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**										
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [14])	341·753	.	[14]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.	
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.	
	Podłęże-Niepołomice ††)	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
	Lemberg - Podwołoczyska - Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	77·717	.	192·863	.	4·155 [15])	197·018	.	[15]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Woloczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B. [16]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwiłów (mit österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwiłow)	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [16])	52·696	.	
	Jaroslau-Sokal . . . . (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.	
	Dembica-Rozwadów . . . . (Localbahn)	99·310	.	.	.	99·546	.	.	99·546	.	
	Sobów-Nadbrzezie . . . . (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.	
	Zusammen	847·181	.	427·749	.	847·075	.	7·363	854·438	.	
18	**Galizische Transversalbahn**										
	Oświęcim-Podgórze . . . . . . (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561 [17])	64·226	.	[17]) In der Station Oswięcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Sucha-Skawina . . . . (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.	
	Zwardoń-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [18])	[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebaude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.
	Saybusch—Neu-Sandec	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.	
	Grybów—Stróże—Neu-Zagórz—Osławabrücke	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.	
	Flügel Zagórzany-Gorlice . . . (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.	
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [19])	1·129	.	[19]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der E.U.G.E.
	Stanislau-Husiatyn . . . . . . (Localbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [20])	148·114	.	[20]) Mit der L.C.J.E. gemeinsam benutzte Strecke Stanislau-Chryplin.
	Zusammen	556·040	.	64·158	.	556·348	.	5·278	561·626	0·430	
19	**Hannsdorf-Ziegenhals** . . . . (Localbahn)	51·177	4·753	.	.	56·253	.	0·887 [21])	57·140	.	[21]) In der Station Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der Oberschl. Eisenbahn
20	**Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg** (Localb.)										
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·272	.	.	20·272	.	
	Hadersdorf-Siegmundsherberg	43·428	.	.	.	43·843	.	.	43·843	.	
	Zusammen	63·298	.	.	.	64·115	.	.	64·115	.	
21	**Jasło-Rzeszów** . . . . (Localbahn)										
	Jasło-Rzeszów	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.	
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·810	.	.	.	1·001	.	.	1·001	.	
	Zusammen	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
22	**Istrianer Bahn**									
	Divača-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237 [1]	122·057	.
	Canfanaro-Rovigno (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.
	Herpelje-Triest	21·496		.	.	21·688	0·999 [2]	.	22·687	.
	Schleppbahn Triest-St. Andrea-S. Sabba [*]	4·331	.	.		3·748	.	.	3·748	
	Zusammen	169·114	.	.	.	168·107	0·999	0·237	169·343	.
23	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**									
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·019	.	213·214		313·425	.	.	313·425	5·594 [3]
	Penzing-Hetzendorf	5·626	.	4·814	.	6·513	.	0·027 [4]	6·540	.
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·671	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof	.	.	.	.	.	0·768 [5]	.	0·768	.
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·737		.	.	2·278	.	.	2·278	.
	St. Valentin-Budweis	118·472				119·257	.	.	119·257	.
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435				24·670	.	.	24·670	.
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz [*]	3·653	.	.	.	4·333	.	.	4·333	
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418		.	.	79·636	1·602 [6]	.	81·238	.
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·855		.	.	59·285	1·227 [7]		60·512	.
	Lambach-Gmunden (schmalsp.[**]) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269 [8]	238·212	.
	Zusammen	945·863	.	218·028	.	944·967	3·597	0·296	948·860	5·594
24	**Kaiser Franz Josef-Bahn**									
	Wien-Eger	455·694	.	33·271	.	455·053	.	.	455·053	.
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände †	0·914	.	.		.	.	.	.	.
	Absdorf-Krems	31·326	.	.		31·501	.	.	31·501	.
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.
	Budweis-Wessely	36·903	.	.		37·601	.	.	37·601	.
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320		.	.	0·641	.	.	0·641	.
	Zusammen	715·770		36·472	.	716·029	.	.	716·029	
25	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** (Localbahn)	16·005	.			15·962		.	15·962	
26	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·757		.	.	13·467	.	.	13·467	.
27	**Kronprinz Rudolf-Bahn**									
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.		.	405·448	.	.	405·448	.
	Tarvis-Laibach	101·367	.		.	102·335	.	0·370 [9]	102·705	.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.
	Hieflau-Eisenerz	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531 [10]	.	11·835	.
	Verbindungscurve bei St. Michael [*]	0·474	.			.	.	.	.	.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.		.	24·472	.	.	24·472	0·209 [11]
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371 [12]	17·960	.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725		1·050 [13]	1·775	.
	Steinach-Schärding	171·754	.	.	.	173·713	.	.	173·713	.
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.

Anmerkung

[1]) In der Station Divača gemeinsam mit der S.B.
[2]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zum Anschlusse an die S.B. in Triest. Eigenthum der k. k. Seebehörde.
*) Dient nur dem Güterverkehre.

[3]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der kgl. B.St.B.
[4]) In der Station Hetzendorf gemeinsam mit der S.B.
[5]) Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.
*) Dient nur dem Güterverkehre.
[6]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau. Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[7]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach. Eigenthum der Kgl. B.St.B.
**) Spurweite 1·106 m.
[8]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.

†) Ausser Betrieb.

[9]) In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.
[10]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben. Eigenthum der S.B.
*) Derzeit nicht benützt.
[11]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze im Betriebe der k. k. ö.St.B. auf Rechnung der Mösel-Hüttenberger Bahn.
[12]) In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.
[13]) In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.

No.	Bahn									
	Schleppbahn zum Sudhause in Ebensee	0·248	.	.	.	0·248	.	.	0·248	.
	Holzleithen-Tomasroith . . . . (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.
	Zusammen	797·555	.	.	.	800·364	0·531	1·791	802·686	0·209
28	**Laibach-Stein** . . . . . (Localbahn)	23·070	.	.	.	23·616	.	.	23·616	.
29	**Mährische Grenzbahn**									
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[14])	1·905[15])	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau { Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[16])	7·690	.
	Hohenstadt-Zöptau { Mähr.-Schönberg—Zöptau	9·160	.	.	.	9·249	.	.	9·249	.
	Zusammen	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.
30	**Mährisch-Schlesische Centralbahn**									
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[17])	87·248	3·346[18])
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[19])	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals . . . . (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[20])	0·899[21])	37·594	.
	Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
31	**Mürzzuschlag-Neuberg** . . . . (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153[22])	11·422	.
32	**Niederlindewiese-Barzdorf**	26·187	.	.	.	26·884	.	.	26·884	.
33	**Niederösterr. Staatsbahnen**									
	Leobersdorf-St. Pölten	74·796	.	.	.	75·226	.	0·042[23])	75·268	.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein } (Localbetrieb)	33·475	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof } (Localbetrieb)	34·293	.	.	.	34·255	.	.	34·255	.
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming } (Localbetrieb)	37·545	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.
	Zusammen	180·109	.	.	.	180·506	.	0·042	180 548	.
34	**Niklasdorf-Zuckmantel**	8·760	.	.	.	8·605	.	.	8 605	.
35	**Nusle-Modřan** . . . . . (Localbahn)	12·282	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
36	**Olmütz-Čelechowitz** . . . . (Localbahn)									
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein	0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
	Zusammen	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
37	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**									
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[24])	106·392	.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[25])	44 080	.
	Schaboglück-Priesen **)	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lititz-Nürschan †)	9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.
	Zusammen	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.
38	**Prag-Duxer Eisenbahn**									
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	157·171	0·031	.	.	158·051	.	.	158·051	0·304[26])
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·786	.	.	7·786	.
	Zusammen	165·887	0·031	.	.	166·705	.	.	166·705	0·304
39	**Rakonitz-Protivin**									
	Protivin-Zditz	101·600	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.
	Beraun-Rakonitz	42·925	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.
	Zusammen	144·525	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.
40	**Stanislau-Woronienka-Ung. Grenze (Körösmezö)**	95·561	.	.	.	95·561	14·792[27])	0·904[28])	111·257	.
41	**Stryj-Beskid**	79·379	.	.	.	71·731	.	.	71·731	8·388[29])

[14]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.F.N.B.

[15]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[16]) In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.

[17]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.

[19]) in der Station Troppau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[20]) Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[21]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.

[22]) In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.

[23]) In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.

[24]) In der Station Saaz gemeinsam mit der B.E.B.

[25]) In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.

**) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

[26]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl.S.St.B.

[27]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Körösmezö Eigenthum der k.U.St.B.

[28]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Chryplin geführten Geleises gemeinsam mit der L.C.J.B.

[29]) Von Mitte Aufgahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der U.N.O.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
42	Tarnów-Leluchów-ungar. Grenze (Orló)	145·231	0·550	31·302	.	146·260	5·150 [1]	.	151·410	.
43	Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze (Pontebba)	24·741	.	0·929	.	24·930	.	0·456 [2]	25·386	.
44	Tulln-St. Pölten (Localbahn)	46·147	.	.	.	46·755	.	.	46·755	.
45	Unterdrauburg-Wolfsberg (Localbahn)	37·958	.	.	.	37·708	.	0·268 [3]	37·976	.
46	Vorarlberger Bahn									
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941 [4]	.	67·746	.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267 [5]	18·527	.
	Lautrach-St. Margarethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306 [6]	9·594	.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.
	Summe k. k. Staatsbahnen	7.275·172	7·578	791·602	.	7.274·955	48·656	91·514	7.415·125	18·271
	b) Privatbahnen.									
	1. Auf Rechnung des Staates.									
47	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn									
	Przemyśl-Łupków (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983 [7]	147·017	.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl †)	0·297	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.
48	K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn									
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087 [8]	355·515	0·846 [9]
49	Ungarische Westbahn									
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311 [10]	68·377	.
	Summe. Privatbahnen auf Rechnung des Staates	570·950	.	146·034	.	568·528	.	2·381	570·909	0·846
	2. Auf Rechnung der Eigenthümer.									
50	Unterkrainer Bahnen									
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·559	.	.	.	74·243	.	1·858 [11]	76·101	.
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·689	.	.	.	49·600	.	.	49·600	.
	Zusammen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.
	Localbahnen.									
51	Asch-Rossbach	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.
52	Beneschau-Wlaschim	22·598	.	.	.	22·392	.	0·445 [12]	22·837	.
53	Bukowinaer Localbahnen									
	Hliboka-Berhometh a S.	52·917	.	.	.	52·617	.	0·310 [13]	52·927	.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody *)	9·017	.	.	.	9·221	.	.	9·221	.
	Hadikfalva-Radautz	8·130	.	.	.	7·892	.	0·248 [14]	8·140	.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.
	Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza *)	19·959	.	.	.	20·041	.	.	20·041	.
	Zusammen	176·396	.	.	.	175·347	.	0·558	175·905	.
54	Dolina-Wygoda	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275 [15]	8·346	.
55	Fehring-Fürstenfeld	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268 [16]	20·126	.
56	K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft									
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·353	.	0·040 [17]	16·393	.

Anmerkung

1) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigenthum der K. ö. E.
2) Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
3) In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
4) Strecke bayerische Grenze-Lindau, Eigenthum der Kgl.B.St.B.
5) In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
6) In der Station St. Margarethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
7) In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
†) Betrieb nicht eröffnet.
8) In der Station Lemberg gemeinsam mit der G.C.L.B.
9) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
10) Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
11) Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. und in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.
12) In der Station Beneschau gemeinsam mit der K.F.J.B.
13) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.C.J.E.
*) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.
14) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.C.J.E.
15) In der Station Dolina gem. mit der E.A.B.
16) In der Station Fehring gemeinsam mit der U.W.B.
17) Von Mitte Aufnahmsgebäude Monfalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.

57	**Fürstenfeld-Hartberg**									
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[18])	.	29·740	.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8·882	.	.	8·882	.
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.
58	**Gailthalbahn**									
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466[19])	30·686	.
59	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[20])	14·780	.
60	**Göpfritz—Gross-Siegharts**	8·306	.	.	.	8·053	.	0·421[21])	8·474	.
61	**Kolomeaer Localbahnen**									
	Kolomea-Peczeniżyn-Słoboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574[22])	25·593	.
	Abzweigung: Nadworniańskie przedmieście—Szeparowce-Kniaždwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.
62	**Lemberg (Kleparów)-Janów**	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974[23])	22·252	.
63	**Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459[24])	89·464	.
64	**Mährisch-Budwitz—Jamnitz**	20·698	.	.	.	20·785	.	.	20·785	.
65	**Mährische Westbahn**									
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[25])	76·631	.
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[26])	2·970	.
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.
66	**Mösel-Hüttenberger Bahn**									
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209[27])	.	4·981	.
67	**Nakři Netolitz-Netolitz Stadt**	13·203	.	.	.	13·071	.	0·532[28])	13·603	.
68	**Plan-Tachau**	11·888	.	.	.	11·710	.	0·867[29])	12·577	.
69	**Postelberg-Laun**	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809[30])	11·403	.
70	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342[31])	17·370	.
71	**Schlackenwerth-Joachimsthal**	8·500	.	.	.	8·500	.	.	8·500	.
72	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579[32])	9·587	.
73	**Schwarzenau-Zwettl**	21·290	.	.	.	21·520	.	.	21·520	.
74	**Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)** schmalsp. †)	.	.	.	.	.	76·119	.	76·119	.
75	**Strakonitz-Winterberg**	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124[33])	32·417	.
76	**Tarnopol-Kopyczyńce** (Ostgalizische Localbahnen)	71·769	.	.	.	71·822	.	0·778[34])	72·600	.
77	**Tłumacz-Pałahicze—Tłumacz Stadt**	6·746	.	.	.	6·746	.	.	6·746	.
78	**Valsuganabahn**									
	Trient-Tezze (Reichsgrenze)	65·138	.	.	.	62·921	.	0·297[35])	63·218	.
79	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[36])	10·918	.
80	**Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth**	15·152	.	.	.	14·630	1·539[37])	0·440[38])	16·609	.
81	**Welser Localbahn-Gesellschaft**									
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[39])	27·735	.
	Schleppbahn z. Donaulandungspl. in Aschach ††)	0·773	.	.	.	0·873	.	.	0·873	.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[40])	25·305	.
	Zusammen	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.
82	**Wodňan-Prachatitz**	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268[41])	27·577	.
83	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205[42])	16·615	.
84	**Ybbsthalbahn**									
	Waidhofen—Gross-Hollenstein (schmalsp.) †††)	25·230	.	.	.	25·512	.	.	25·512	.
85	**Zeltweg-Fohnsdorf** (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.
86	**Zwittau-Polička**	19·213	.	.	.	19·306	.	.	19·306	.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung d. Eigenthümer	1.170·775	.	.	.	1.161·599	78·101	29·920	1.269·620	
	Bahnen in k. k. Staatsverwaltung im Ganzen	9.016·897	7·578	937·636	.	9.005·082	126·757	123·815	9.255·654	19·117

18) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der Localbahn Fehring-Fürstenfeld.

19) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweigung gegen Hermagor gemeinsam mit der k.k.St.B.-Linie St. Valentin-Tarvis.

20) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.

21) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.

22) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.C.J.E.

23) In der Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Lemberg bis Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der E.L.B.T.

24) Mit der C.L.B. gemeinsam: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).

25) In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.

26) In der Station Čelechowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Čelechowitz.

27) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.R.B.

28) In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

29) Von Aufnahmsgebäude Mitte Plan bis zur Eigenthumsgrenze (nächst d. Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.

30) In den Stationen Postelberg (0·221 km) und Laun (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., bezw. mit der P.D.B.

31) In der Station Potscherad gemeinsam mit der E.P.P.

32) Von Mitte Aufnahmsgeb. Schwarzenau-Zwettl bis zur Abzweigung (Eigenthumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.

†) Spurweite 0·760 m.

33) Von Mitte Aufnahmsgebäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.

34) In den Stationen Tarnopol u. Kopyczyńce gemeinsam mit den k. k. österr. Staatsbahnen.

35) In der Station Trient gemeinsam mit der Südbahn.

36) Von Mitte Aufnahmsgebäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigenthumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.

37) Strecke Ebenfurth-Ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke) Eigenthum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

38) In der Station Solenau gemeinsam mit der Eisenbahn Wien-Aspang.

39) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis Eigenthumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

40) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis zum Ausfahrtswechsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der k.k.St.B.-Linie Wien-Salzburg.

41) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wodňan bis zum Ausfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

42) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswechsel gegen Selčan gemeinsam mit der k.k.St.B. Linie Gmünd-Prag.

†††) Spurweite 0·760 m

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
	II. K. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.									
87	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze** *)	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289 [1]	11·294	.
88	**Kufstein-Reichsgrenze** **)	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190 [2]	2·339	.
89	**Troppau-Reichsgrenze** (Ratibor) †)	2·012	.	.	.	2·012	.	.	2·012	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe	16·106	.	11·945	.	15·166	.	0·479	15·645	.
	III. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.									
90	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz** *) . . (Localbahn)									
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080	.
	Skowic—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·969	.	.	2·969	.
	Zusammen	20·157	.	.	.	20·049	.	.	20·049	.
91	**Časlau-Močowitz** *) †) (Localbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.
92	**Königshan-Schatzlar** ††) (Localbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193 [3]	5·431	.
93	**Wiener Verbindungsbahn** **)									
	Matzleinsdorf-Nordbahnhof	6·741	.	6·741	.	6·456	.	0·838 [4]	7·294	0·285 [5]
	Flügel zum Hauptzollamte †)	0·454	.	0·454	.	0·495	.	.	0·495	.
	Flügel zum Lastenbahnhofe der K.F.N.B. †)	0·159	.	0·159	.	0·159	.	0·151 [6]	0·310	.
	Zusammen	7·354	.	7·354	.	7·110 [7]	.	0·989	8·099	0·285
	Summe, k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	37·460	.	7·354	.	36·584	.	1·182	37·766	0·285
	IV. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.									
94	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**									
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković ††)	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
95	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**									
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·601	.	.	.	29·601	.	.	29·601	.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·818	.	.	.	6·818	.	.	6·818	.
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.
	Zusammen	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229 [8]	.
96	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**									
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320 [9]	2·597	.
	Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571 [10]	2·982	.
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579 [11]	.
97	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**									
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390 [12]	21·638	.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565 [13]	20·129	.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785 [14]	.

Anmerkung

*) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.
[1]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
**) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.
[2]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.
†) Strecke von der Abzweigung bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.
*) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
†) Dient nur dem Güterverkehre.
††) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
[3]) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
**) Ab 1. Jänner 1895 zur Gänze an den Staat übergegangen.
[4]) Von der Eigenthumsgrenze nächst Matzleinsdorf bis zur Mitte des Magazines daselbst gemeinsam mit der S.B.
[5]) Strecke von der Abzweigung zum Lastenbahnhofe bis zum Anfange des Aufnahmsgebäudes der K.F.N.B. in Wien (Nordbahnhof) im Betriebe der letzteren.
†) Dient nur dem Güterverkehre.
[6]) Von d. Eigenthumsgrenze nächst d. Lastenbahnhofe der K.F.N.B. in Wien bis zur Mitte des Magazines IV gem. mit derselben.
[7]) Vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbhf. (1·278 km) im Betriebe der K.F.N.B., und von der Hetzgasse bis Matzleinsdorf mit dem Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km) im Betriebe der S.B.
††) Spurweite 0·760 m.
[8]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. B. St.B. die Strecken der k.k.ö.St.B.: Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) und Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).
[9]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[10]) Nächst der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
[11]) Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl. P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze gegen Leobschütz (3·346 km) der k.k.ö.St.B. und von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der Oe.U.St.E.G., ferner besorgen die Kgl. P St.B. den Fahrdienst auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze gegen Annaberg (3·742 km) der K.F.N.B.
[12]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
[13]) In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.
[14]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S. St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis z. Reichsgrenze (11·294 km).

V. Privatbahnen

(unter Ausschluss der ad Ib angeführten).

Nr.	Bahnstrecke										Anmerkungen
98	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**										
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[15])	64·551	.	[15]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.
	Aussig-Aussig Landungsplatz †)	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Thürmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	.	.	26·082	.	.	26·082	.	
	Dux-Schwaz	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.	
	Zusammen	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.	
99	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**										
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.	
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.	
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.	
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.	
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.	
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.	
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.	
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen ††)	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.	
	Localbahnen.										
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4·451	.	
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.	
	Zusammen	9·266	.	.	.	8·989	.	.	8·989	.	
	Im Ganzen	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.	
100	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·819	.	36·746	.	237·273	.	1·817[16])	239·090	.	[16]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Prag (Smichow)-Hostivic (Localbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·813	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.	
	Duby—Alt-Kladno (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz (Localbetrieb)	9·394	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) (Localbetrieb)	10·251	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	[17]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Reitzenhein Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain)	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967[17])	.	37·265	.	
	Krima-Weipert-Reichsgrenze (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583[18])	[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbet.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215[19])	.	27·981	.	
	Tirschnitz-Franzensbad	4·129	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	[19]) Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·311	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.	
	Zusammen	418·146	1·768	36·746	.	419·387	1·182	1·817	422·386[20])	0·583	[20]) Ausserdem ist im Betriebe der B.E.B. die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.
101	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft †††)**										†††) Im Betriebe der S.B.G.
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157[21])	39·966	.	[21]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.
	Lieboch-Wies (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.	
	Zusammen	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
102	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**										
	I. Besitz-Gruppe.										
	Wien-Krakau	411·838	0·577	387·724	0·577	412·268	.	.	412·268	.	
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn *)	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf-Jedlesee *)	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212[22])	1·954	.	[22]) In der Station Jedlesee gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn **)	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.	**) Dient nur dem Viehverkehre.
	Gänserndorf-Marchegg	17·559	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.	
	Lundenburg-Zellerndorf (Localbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.	
	Neusiedl-Grussbach (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·547	.	0·276[23])	8·823	.	[23]) In der Station Grussbach-Schönau gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa ***)	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.	***) Oberbau gegen Revers abgetragen.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0·040 [1]	60·403	.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·390	.	.	22·390	.
	Schönbrunn-Troppau	28·192	.	.	.	28·336	.	.	28·336	.
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg) †	3·264	.	.	.	3·742	.	.	3·742	.
	Dzieditz-Saybusch	30·877	.	.	.	31·582	.	0·327 [2]	31·909	.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·867	.	.	1·867	.
	Krakau—Podgórze-Bonarka (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.
	Verbindungscurve bei Krakau (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów ††	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [3]	101·488	.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.
	Nezamislitz-Prerau	27·313	.	.	.	27·940	.	.	27·940	.
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·774	.	10·513 [4]	179·287	.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.
	Zusammen	1.018·941	0·621	387·724	0·577	1.024·211	.	11·408	1.035·619	.
	II. Besitz-Gruppe.									
	Localbahnen.									
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.
	Branowitz-Pohrlitz	8·323	.	.	.	8·472	.	.	8·472	.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabakfabrik	1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.
	Göding (k. k. Tabakfabr.)-ungar. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450 [5]	.	4·264	.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	.	6·909 [6]	11·987	.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.
	Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt	3·350	.	.	.	2·613	.	.	2·613	.
	Kojetein-Tobitschau	10·534	.	.	.	10·765	.	.	10·765	.
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·645	.	.	24·645	.
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·122	.	.	18·122	.
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·053	.	.	13·053	.
	Zauchtl-Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.
	Zauchtl-Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.
	Bielitz-Kalwarya	57·268	.	.	.	57·519	.	0·929 [7]	58·448	.
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095 [8]	0·335	.
	Zusammen	271·554	.	.	.	273·037	3·450	7·933	284·420	.
	K.F.N.B. im Ganzen	1.290·495	0·621	387·724	0·577	1.297·248	3·450	19·341	1.320·039 [9]	.
103	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**									
	Oderberg-ungar. Grenze (Csacza)	63·496	.	.	.	63·496	0·430 [11]	0·322 [10]	64·248	
104	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** *)									
	Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531 [12]	15·456	
105	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**									
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352·914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände **)	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien **)	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.

Anmerkung

[1] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes in Brünn gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.

†) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.

[2] In der Station Saybusch-Zabłocie gem. mit der Galiz. Transversal-Bahn.

††) Betrieb nicht eröffnet.

[3] In der Station Brünn gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.

[4] Péagestrecke Friedland—Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

[5] Von der ungar. Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.

[6] Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau (0·303 km) und Péagestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz (6·606 km). Eigenthum der Oe.U.St.E.G.

[7] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.

[8] Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.

[9] Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·691 km) und die Theilstrecke der Wr.V.B. vom Nordbahnhof bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbahnhof (1·278 km).

[10] Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.

[11] Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis zur ungar. Grenze.

*) Im Betriebe der S.B.

[12] Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der SB.

**) Dient nur dem Güterverkehre.

	Zellerndorf-Siegmundsherberg . (Localbetrieb)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.
	Wostroměř-Jičín (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.
	Tetschen-Laube**)	2·871	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube**)	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·349	.	.	34·349	.
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[13])	.	119·364	.
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.
	Zusammen	931·678	.	.	.	932·347	6·121	.	938·468[14])	.
106	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**									
	I. Altes Netz.									
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[15])	86·838	.
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.
	Zusammen	472·931	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.
	II. Ergänzungsnetz.									
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.
	Schlachthausbahn in Wien †)	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.
	Flügel zu den Szallasen †)	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn ††)	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.) †)	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.
	Zusammen	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.									
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.
	Segen Gottes-Oslavan*)	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten*)	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.
	Zusammen	30·086	.	12·442	.	29·051	.	.	29·051	.
	IV. Ungarantirte Linien.									
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458[16])	41·170	.
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940[17])
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297[18])	2·666	.
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·515	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.
	Zusammen	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940
	V. Localbahnen.									
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252[19])	28·782	.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.
	Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.

**) Dient nur dem Güterverkehre.

[13]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[14]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn . (2·875 km) die Linien der Oe.St.B.:
Časlau—Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km)
Skowic—Vrdy-Bučic . . . . . (2·969 km)
Časlau-Močowitz . . . . . . (4·187 km)
ferner die Localbahnen:
Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha . . . . (24·648 km)
Častolowitz-Reichenau-Solnitz (15·382 km)
und Deutschbrod-Humpoletz (25·180 km)

[15]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

†) Dient dem Viehverkehre.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

*) Nur für Kohlenverkehr.

[16]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a L. gemeinsam mit den K.U.St.B.

[17]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland), im Betriebe der Kgl.Pr.St.B.

[18]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[19]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der K.E.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Segen Gottes-Okřiško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn *)	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628 [1])	.	10·713	.	[1]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der Kgl.P.St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a E.	8·093	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow *)	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz—Kalk-Podol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kaufim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
	Pořičan-Sadska-Nimburg	13·986	.	.	.	13·669	.	.	13·669	.	
	Verbindungsgeleise m. d. Oe.N.W.B. in Nimburg**)	0·892	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Betrieb nicht eröffnet.
	Verbingslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846 [2])	[2]) Im Betriebe der B.C.B.
	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
	Minkowitz-Swolenowes	7·893	.	.	.	7 593	.	.	7·593	.	
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
	Lobositz-Libochowitz	13·784	.	.	.	13·826	.	.	13·826	.	
	Zusammen	310·103	.	.	.	303·478	7·628	0·252	311·358	2·846	
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
	Verbindungsgeleise bei Brünn *)	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz *)	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
	Wessely a/M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
	Verbindungscurve bei Kunowitz *)	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch *)	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
	Zusammen	189·308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen	1.364·058	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482 [3])	4·786	[3]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St. E.G. die Localbahn Swoleňowes-Smečna (9·957 km).
107	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn** †)										†) Im Betriebe der K.F.N.B.
	Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.		.	32·526	.	0·165 [4])	32·691	.	[4]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.
108	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
	Wien-Triest	577·192	.	577·192	.	577·192	.	.	577·192	.	
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
	Wr.-Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.	
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.	
	Marburg-Franzensfeste	373·763	.	2·585	.	373·763	.	.	373·763	.	
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	.	0·634	.	.	.	.	.	.	
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·588	.	0·545	.	.	.	.	.	.	
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50·804	.	
	St. Peter-ungar. Grenze Fiume	52 055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.	

Nr.	Bahn									
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [5])
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	103·668	.	294·711	.	.	294·711	10·815 [6])
	Zusammen	1.489·079	.	698·963	.	1.474·981	.	.	1.474·981	13·028
	Localbahnen.									
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.
	S.B.G. im Ganzen	1.526·686	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1.512·449	[7]) 13·028
	Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl (schmalspur.*)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.
109	**K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn**									
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066 [8])	0·237 [9])	202·179	.
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·552	2·628[10])	.	65·180	.
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·721	.	.	17·721	.
	Zusammen	279·542	.	.	.	280·149	4·694	0·237	285·080 [11])	.
110	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**									
	Wien—Felixdorf—Wr.-Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590[12])	85·157	.
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·234	.	.	.	3·404	.	0·672[13])	4·076	.
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768[14])
	Zusammen	79·918	.	5·430	.	78·971	.	10·262	89·233	0·768
111	**K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn****)									
	Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338[15])	51·022	.
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke)	1·308	.	.	.	.	.	.	.	1·539[16])
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539
	Selbstständige Localbahnen.									
112	**Achenseebahn-Gesellschaft**									
	Jenbach-Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig †)	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.
113	**Auspitzer Localbahn**									
	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.
114	**Baden-Vöslau mit elektrischem Betriebe** (normalsp.)									
	Baden-Helenenthal	3·249	.	.	.	3·174	.	.	3·174	.
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	.	.	.	4·865	.	.	4·865	.
	Zusammen	8·129	.	.	.	8·039	.	.	8·039	.
115	**Bielitz-Zigeunerwald, Kleinbahn mit elektrischem Betriebe** (schmalspurig ††)	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.
116	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**									
	Bozen-Meran	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156[17])	31·280	.
117	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**									
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927[18])	34·923	.
	Sadova-Smiřitz	10·699	.	.	.	10·699	.	1·090[19])	11·789	.
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846[20])	1·783[21])	45·517	.
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.

[5]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.
[6]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der italien. Adria-Eisenbahn-Compagnie.
[7]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (64·539 km), die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn Matzleinsdorf-Hetzgasse und Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au (22·747 km), die Localbahn Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (25·450 km).
*) Spurweite 1·000 m.
[8]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg, Eigenthum der Kgl. P.St.B.
[9]) Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
[10]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau Eigenthum der Kgl. P.St.B.
[11]) Ausserdem sind im Betriebe d. S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Schatzlar der Oest. Staatsbahnen (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf (zusammen 34·083 km).
[12]) Vom Anschluss an die Wr.V.B. bis Eigenthumsgrenze (0·059 km) Eigenthum der Wr.V.B.; ferner von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr.-Neustadt gemeinsam mit der S.B.
[13]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.
[14]) Im Betriebe der k. k. Oe.St.B.
**) Im Betriebe der S.B.
[15]) In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr.-Neustadt (0·218 km) gem. mit d. S.B.
[16]) Im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.
†) Spurweite 1·000 m.

††) Spurweite 1·000 m.
[17]) In der Station Bozen gem. mit der SB.
[18]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
[19]) Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Smiřitz der S.N.D.V.B. gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
[20]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib Eigenthum der priv. Oe.U.St.E.G.
[21]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·297 km) gem. mit d. priv. Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Libań-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [1])	35·805	.	[1]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.
	Dětenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	[2]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.W.B.
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328 [2])	26·898	.	
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·624	.	.	.	183·103	2·846	6·563	192·512	.	
118	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Schreibwald-Karthaus (Dampftramway)	7·957	.	3·423	.	7·822	.	.	7·822	.	
	Abzweigung: Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·177	.	.	.	2·087	.	.	2·087	.	
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn der Oe.-ung. St.E.G.*)	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	6·062	.	.	.	5·888	.	.	5·888	.	
	Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau d. K.F.N.B.*)	1·050	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Mähr.-Ostrau Localbahnh.—Ostrawitzabrücke**)	0·821	.	.	.	0·821	.	.	0·821	.	**) Betrieb eröffnet am 1 October 1896.
	Zusammen	18·288	.	3·423	.	17·785	.	.	17·785	.	
119	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)*****)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260 [3])	15·382	.	***) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [3]) Von Mitte des Aufnahmsgebäudes Častolowitz bis Ende dieser Station (Eigenthumsgrenze) gem. mit der Oe.N.W.B.
120	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation u. zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.†)	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Hietzing—Perchtoldsdorf*)	10·262	.	.	.	10·238	.	.	10·238	.	*) Die früher bestandene Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing wurde am 1. Jänner 1895 gänzlich aufgelassen.
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober-St. Veit	2·409	.	.	.	2·345	.	.	2·345	.	
	Zusammen	42·062	.	.	.	41·605	.	.	41·605	.	
121	**Deutschbrod-Humpoletz**††)	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149 [4])	25·180	.	††) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [4]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigenthumsgrenze gemeinsam m. der Oe.N.W.B.
122	**Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag**†††)	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	†††) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.
123	**Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag***)	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	*) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.
124	**Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz***)	0·212	.	.	.	0·212	.	.	0·212	.	
125	**Gaisbergbahn-Gesellschaft**										
	Parsch-Gaisbergspitze (Zahnradb., schmalsp.**)	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	**) Spurweite 1·000 m.
126	**Gmundner Elektricitäts-Gesellschaft**										
	Gmunden Station-Gmunden Stadt (elektrischer Betrieb, schmalspurig**)	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	
127	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha***)										
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418 [5])	16·843	.	*) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [5]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
128	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig**)	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	**) Spurweite 1·000 m.

Nr.	Bahn									
129	**Kahlenberg-Eisenbahn**									
	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.
	Nussdorferstrasse-Nussdorf (Dampftramway)	3·543	.	2·808	.	.	.	.	.	3·465 ⁶)
	Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway)	0·794	.	.	.	.	.	.	.	0·682 ⁷)
	Zusammen	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147
130	**Kremsthalbahn**									
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586 ⁸)	65·416	.
	Unter-Rohr—Bad Hall	4·240	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.
	Zusammen	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.
131	**Kuttenberger Localbahn** ***)	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089 ⁹)	2·875	.
132	**Lemberger Strassenbahn m. elek. Betr.** (schmalsp. †)									
	Staatsbahnhof-Łyczaków	5·814	.	5·098	.	5·814	.	.	5·814	.
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.
	Abzweigung Peter Paulskirche-Friedhof	0·545	.	.	.	0·579	.	.	0·579	.
	Zusammen	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.
133	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig ††)	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.
134	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft**									
	Linz-Urfahr-Aigen Schlögl	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
135	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft** †††)									
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·848	.	5·237	.	5·706	.	.	5·706	.
	Abzweigung vom Vororte-Friedhof *)	0·790	.	.	.	.	.	.	.	.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	0·713	.	0·683	.	0·683	3·465 ¹⁰)	.	4·148	.
	Abzweigung nach Heiligenstadt	.	.	.	.	.	0·682 ¹¹)	.	0·682	.
	Zusammen	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.
136	**K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn**									
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.
137	**Prag Belvedere zum kgl. Thiergarten-Lustschloss Bubenc** mit elektr. Betriebe (normalspurig)	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.
138	**Prag-Vysočan mit Abzweigung nach Lieben,** mit elektrischem Betriebe	5·338	.	.	.	5·139	.	.	5·139	.
139	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg** **)									
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250 ¹²)	.	25·450	.
140	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn** ***)									
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	.	.	.	25·792	.	1·597 ¹³)	27·389	.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.
	Zusammen	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.
141	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg †)	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Salzburg-Lamprechtshausen	26·088	.	.	.	25·125	.	.	25·125	.
	Zusammen	41·410	.	.	.	39·361	.	.	39·361	.
142	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**									
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig *)	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.
	Ischl Localbahnhof-Pfandl ††) schmalspurig *)	0·583	.	.	.	.	.	.	.	.
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig *)	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.
	Verbindungsgeleise bei St. Lorenz (schmalsp. *)	0·214	.	.	.	0·214	.	.	0·214	.
	Zahnradbahn auf den Schafberg **)	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.
	Zusammen	73·624	.	.	.	72·808	.	.	72·808	.

⁶) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwalldurchbruch) - Nussdorf (Zahnradbahnhof) im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.
⁷) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

⁸) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.

***) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
⁹) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
†) Spurweite 1·000 m.

††) Spurweite 0·760 m.

†††) Mit Dampf betriebene Theilstrecken.

*) Derzeit nicht im Betriebe.
¹⁰) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwalldurchbruch) - Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
¹¹) Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Formelle Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

**) Im Betriebe der S.B.G.
¹²) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der S.B.G.
***) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
¹³) In den Stationen Reichenberg und Tannwald gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

†) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

††) Seit Eröffnung der Verbindung mit dem Staatsbahnhofe Ischl ausser Betrieb.
*) Spurweite 0·760 m.

**) Spurweite 1·000 m.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
143	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
144	**Steiermärkische Landesbahnen**										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250[1])	37·549[2])	.	[1]) In der Station Cilli gemeins. mit der S.B.
	Hundsdorf-Skalis*)	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552[2])	.	[2]) Im Betriebe der S.B.
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig †)	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747[2])	.	*) Dient nur dem Kohlenverkehre.
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig †)	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767[2])	.	†) Spurweite 0·760 m.
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig †)	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319[2])	.	
	Zusammen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.	
145	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig ††)	32·168	.	.	.	31·717	.	.	31·717	.	††) Spurweite 0·760 m.
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig ††)	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	Zusammen	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
146	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**	6·677	.	.	.	6·343	.	.	6·343	.	
147	**Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesch. †††)**										†††) Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.
	Swoleňowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300[3])	9·957	.	[3]) In der Station Swoleňowes gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
148	**Teplitz-Eichwald, Kleinbahn mit elektrischem Betriebe** (schmalspurig*)										*) Spurweite 1·000 m.
	Schlossgarten-Schulplatz Teplitz-Eichwald	9·098	.	.	.	8·938	.	.	8·938	.	
149	**Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)**, schmalsp. †)	76·281	.	.	.	.	.	.	.	76·119[4])	**) Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. [4]) Im Betriebe der k. k. Oe.St.B.
150	**Welchau-Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn** **)	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253[5])	8·137	.	[5]) In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der Buschtěhrader Eisenbahn.
151	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**										
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf	17·209	.	.	.	17·043	.	.	17·043	.	

Recapitulation.

I. Hauptbahn-Unternehmungen.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.
2	Böhmische Nordbahn	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.
3	Buschtěhrader Eisenbahn	418·146	1·768	36·746	.	419·387	1·182	1·817	422·386	0·583
4	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.
5	Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1.290·495	0·621	387·724	0·577	1.297·248	3·450	19·341	1.320·039	.
7	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	63·496	.	.	.	63·496	0·430	0·322	64·248	.
8	Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	356 553	.	.	.	354·428	.	1·087	355·515	0·846

Nr.	Bahn										Anmerkung
9	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531	15·456	.	
10	Oesterreichische Nordwestbahn	931·678	.	.	.	932·347	6·121	.	938·468	.	
11	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.364·058	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482	4·786	
12	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165	32·691	.	
13	Staatsbahnen, k. k. österreichische*)	7.309·240	7·578	810·901	.	7.306·941	48·467	93·175	7.448·583	18·556	*) Post Nr. 1—12, 14—46, 87—93.
14	Staatsbahnen, kgl. bayerische	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229	.	
15	Staatsbahnen, kgl. preussische	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579	.	
16	Staatsbahnen, kgl. sächsische	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785	.	
17	Südbahn-Gesellschaft	1.526·686 [1])	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1.512·449	13·028	[1]) Exclus. der 4·476 km langen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.
18	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	279·542	.	.	.	280·149	4·694	0·237	285·080	.	
19	Ungarische Westbahn	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311	68·377	.	
20	Unterkrainer Bahnen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
21	Wien-Aspanger Eisenbahn	79·918	.	5·430	.	78·971	.	10·262	89·233	0·768	
22	Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539	
	Zusammen	14.693·585	10·460	2.549·220	0·577	14.668·961	71·972	134·358	14.875·291	40·106	

II. Localbahn-Unternehmungen

a) mit Dampfkraft betriebene Adhäsionsbahnen

Nr.	Bahn										Anmerkung
23	Auspitzer Localbahn	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
24	Bozen-Meraner Bahn	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156	31·280	.	
25	Böhmische Commercialbahnen	183·624	.	.	.	183·103	2·846	6·563	192·512	.	
26	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	18·288	.	3·423	.	17·785	.	.	17·785	.	
27	Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260	15·382	.	
28	Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)	42·062	.	.	.	41·605	.	.	41·605	.	
29	Deutschbrod-Humpoletz	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149	25·180	.	
30	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
31	Innsbruck-Hall in Tirol	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	
32	Kahlenberg-Eisenbahn	4·337 [2])	.	2·808	.	.	.	.	.	4·147	[2]) Exclusive Zahnradbahn Nussdorf-Kahlenberg.
33	Kremsthalbahn	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	
34	Kuttenberger Localbahn	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089	2·875	.	
35	Metković-Landesgrenze	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	
36	Mori-Arco-Riva	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.	
37	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
38	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.	
39	Neutitscheiner Localbahn	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	
40	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250	.	25·450	.	
41	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.	
42	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft*)	41·211	.	.	.	39·162	.	.	39·162	.	*) Exclusive Drahtseilbahn Hohen-Salzburg.
43	Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**)	67·762	.	.	.	66·972	.	.	66·972	.	**) Exclusive Schafbergbahn.
44	Staatsbahnen, k. k. österr.†)	1.038·219	.	.	.	1.029·462	78·101	28·062	1.135·625	.	†) Post-Nr. 51—86.
45	Stauding-Stramberger Localbahn	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
46	Steiermärkische Landesbahnen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.	
47	Steyrthalbahn-Gesellschaft	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
48	Stramberg-Wernsdorf	6·677	.	.	.	6·343	.	.	6·343	.	
49	Swoleňowes-Smečna	10·405	.	.	.	9·657	.	.	9·957	.	
50	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)	76·281	.	.	.	.	.	.	.	76·119[3])	[3]) Im Betriebe der k. k. Oe.St.B.
51	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8·049	.	.	.	7·884	.	.	8·137	.	
52	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft	17·209	.	.	.	17·043	.	.	17·043	.	
	Zusammen	2.013·882	.	12·151	.	1.913·111	85·344	38·683	2.037·138	80·266	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	b) mit elektrischer Kraft betriebene Bahnen										
53	Baden-Vöslau	8·129	.	.	.	8·039	.	.	8·039	.	
54	Gmunden Station-Gmunden Stadt	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	
55	Lemberger Strassenbahn	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.	††) Eigenthum der Hauptbahn-Unternehmung S.B.G.
56	Mödling-Hinterbrühl ††)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.	
57	Prag Belvedere-Bubenč	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
58	Prag-Vysočan	5·338	.	.	.	5·139	.	.	5·139	.	
	Zusammen	30·187	.	7·031	.	29·849	.	.	29·849	.	
	c) Zahnrad- und Drahtseilbahnen										
59	Achenseebahn-Gesellschaft	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
60	Gaisbergbahn-Gesellschaft	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
61	Nussdorf-Kahlenberg	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
62	Schafbergbahn	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	
63	Staatsbahnen, k. k. österr. (Eisenerz-Vordernberg)†††)	19·498	.	.	.	19·764	0·189	.	19·953	.	†††) Post-Nr. 13.
64	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.	
65	Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	
66	Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	
67	Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz	0·212	.	.	.	0·212	.	.	0·212	.	
	Zusammen	43·404	.	4·995	.	43·389	0·189	.	43·578	.	
	III. Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe										
68	Bielitz-Zigeunerwald	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.	
69	Teplitz-Eichwald	9·098	.	.	.	8·938	.	.	8·938	.	
	Zusammen	14·058	.	.	.	13·786	.	.	13·786	.	
	Totalsumme	16.795·116	10·460	2.573·397	0·577	16.669·096	157·505	173·041	16.999·642	120·372	

Hievon:

I. K. k. Staatsbahnen.

a) Im Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	5.777·713 km	5.885·615 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.505·037 „	1.529·510 „
Zusammen .	7.282·750 km	7.415·125 km

b) Im fremden Staats-, bezw. Privatbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	23·460 km	23·744 km
Bahnen mit Localbetrieb	30·106 „	29·667 „
Zusammen .	53·566 km	53·411 km

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) Auf Rechnung des Staates.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	570·950 km	570·909 km
Zusammen .	570·950 km	570·909 km

b) Auf Rechnung der Eigenthümer.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	82·867 km	84·395 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.087·908 „	1.185·225 „
Zusammen .	1.170·775 km	1.269·620 km

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. **Wien, 27. November 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Mähr.-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Mähr.-Ostrau über Radwanitz, Schönhof, Suchau und Solza nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. October 1897. Z. 15.550/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Kleinbahnen von Dux nach Bilin, von Ossegg nach Oberleutensdorf und Teplitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bergwerksbesitzer Richard Baldauf in Sobrusan im Vereine mit Franz Josef Laufke in Dux und Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende, als Ergänzungslinien der projectirten Kleinbahn Teplitz-Dux-Ossegg auszuführende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen, und zwar

I. von Dux nach Bilin,
II. von Ossegg nach Oberleutensdorf und
III. von Ossegg über Kosten nach Teplitz

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. November 1897. Z. 16.465/I.

Verlängerung der Vorconcession für eine Localbahn von Hütteldorf nach Judenau mit einer Schleppbahn von Sieghartskirchen nach Kogel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die einem zu diesem Zwecke gebildeten Comité mit dem Erlasse vom 30. April 1897, Z. 4998/I (Verordnungs-Blatt Nr. 59 vom 22. Mai 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal-, eventuell normalspurig auszuführende Localbahn von Hütteldorf über Mauerbach, Königstetten und Sieghartskirchen nach Judenau mit einer Schleppbahn von Sieghartskirchen nach Kogel auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. October 1897. Z. 16.259/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1897, Z. 17.532/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien ist mit Note vom 4. November 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt worden, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 6. August d. J. eröffnete Localbahn Haugsdorf-Weidenau—Weidenau-Stadt;
2. die am 6. August d. J. eröffnete Localbahn Barzdorf-Jauernig;
3. die am 12. August d. J. eröffnete Localbahn Borki wielkie-Grzymałów;
4. die am 22. September d. J. eröffneten Theilstrecken Modřan—Dobřiš und Požar—Eule der Localbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung von Měchenic nach Dobřiš;
5. die am 6. October d. J. eröffnete Localbahnlinie Polička—Skutsch und
6. die am 1. November d. J. zur Eröffnung gelangte schmalspurige Localbahn Neuhaus-Neubistritz.

Diese unter 1—6 genannten Eisenbahnstrecken stehen im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, für deren gesammtes Netz, soweit Ausnahmen nicht ausdrücklich vorbehalten sind, das internationale Uebereinkommen bereits Geltung hat. Es ist daher in Folge der vorstehenden Anmeldung eine Aenderung der im Sinne des Art. 1 des internationalen Uebereinkommens erstellten Eisenbahnliste nicht erforderlich. Aus demselben Grunde muss als Datum des wirklichen Eintrittes der neuen Linien in den internationalen Transportdienst der Tag ihrer Eröffnung angenommen werden.

Im Ferneren ist von dem k. k. Eisenbahnministerium auch die auf österreichischem Gebiete liegende Theilstrecke Reichsgrenze—Cervignano der am 18. October d. J. eröffneten und im Betriebe der italienischen Eisenbahn-Gesellschaft „Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche in Padua“ stehenden Linie S. Giorgio di Nogaro—Cervignano zur Aufnahme in das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr angemeldet worden. Diese Theilstrecke gehört der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft, deren Linie Monfalcone—Cervignano von den k. k. Staatsbahnen betrieben wird und als Theil des Betriebsnetzes der letzteren dem internationalen Uebereinkommen ebenfalls bereits unterstellt ist.

Immerhin ist eine hierauf bezügliche Ergänzung der Liste in der Weise vorgenommen worden, dass unter

Oesterreich und Ungarn

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden

I. Italienischer Verwaltungen:

nach Nr. 25 nachgetragen wurde:

Die durch die italienische Eisenbahn-Gesellschaft „Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche“ betriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze

25 a bei Cervignano bis Cervignano.

In der Anmerkung am Ende des Verzeichnisses der italienischen Eisenbahnen in der Liste betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist in der Zeile „Oesterreich, Ziffer 23, 24, 25“ beizufügen: 25 a.

Das genannte Centralamt hat gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens den vertragschliessenden Staaten und den am Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen die vorstehenden Mittheilungen mit Schreiben vom 11. November 1897 zur Kenntniss gebracht.

Wien, am 17. November 1897.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Bahn Prag-Vysočan. (Fortsetzung von Nova Belabenka bis Vysočan: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Franz Krzizik in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Fortsetzung der elektrischen Bahn Prag-Vysočan von Nova Belabenka (der jetzigen Endstation) bis Vysočan und bis zur Böhmisch-mährischen Maschinenfabrik die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach erfolgter Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.351/I.]

Projectirte Localbahn Treffen-Tržišče nebst Schleppbahn von Tržišče nach Johannisthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. November die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des von Anton Graf Barbo in Kroisenbach und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen über Nassenfuss nach Tržišče nebst einer normalspurigen Schleppbahn von Tržišče nach Johannesthal im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 15.764/I.]

Projectirte Localbahn Sattledt-Grünau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 2. und 3. Juli durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Sattledt der Linie Wels—Unter-Rohr der Welser Localbahn-Gesellschaft nach Grünau hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 11.468/I.]

Elektrische Kleinbahn im Gebiete der Stadt Laibach. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. October die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des von der Krainischen Baugesellschaft vorgelegten Detailprojectes für ein mit der Spurweite von 1·0 m auszuführendes, elektrisch zu betreibendes Kleinbahnnetz im Gebiete der Landeshauptstadt Laibach und ihrer Umgebung die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird das vorliegende Project insbesonders vom Standpunkte der zu berücksichtigenden localen Verkehrsbedürfnisse eingehend zu erörtern sein. Für den Fall eines anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlung kann im unmittelbaren Anschlusse daran die politische Begehung mit der Massgabe vorgenommen werden, dass die Ertheilung des Bauconsenses ausdrücklich dem k. k. Eisenbahnministerium vorzubehalten ist. [E.-M.-Z. 10.208/I.]

Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro. (Theilstrecke Triest — Capodistria: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 9. bis 16. September durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des von der Baufirma Antonelly & Dreossi in Cervignano vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Triest—Capodistria der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro hat die k. k. Statthalterei in Triest den Bauconsens für die gesammten Herstellungen auf der genannten Localbahn mit Ausnahme der Theilstrecken km 4·0/1 bis km 4·3/4 und km 10·2 bis km 10·4 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums, letzteres aber den Bauconsens für diese beiden Strecken ertheilt. An die ertheilten Bauconsense wurde die Bedingung geknüpft, dass dieselben erst nach Ertheilung der Concession in Kraft treten. [E.-M.-Z. 15.449/I.]

Localbahn Petrowitz - Karwin. (Anschlussstation Karwin.) Das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Einvernehmen mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verfasste Detailproject für die Anschlussstation Karwin der Localbahn Petrowitz-Karwin wurde principiell zur Ausführung genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Troppau zur Abhaltung der politischen Begehung und Durchführung der Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 15.864/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate October 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	603	7445	1086	9134	144	148	13	305	3·3	261	5	262	.	2	.	.	.	.	.
„ Linz	564	4300	217	5081	29	76	5	110	2·1	108	2	19	.	.	.	.	.	.	1
„ Innsbruck	372	1984	93	2449	31	66	7	104	4·2	144	.	72	.	.	.	.	.	.	.
„ Villach	200	2447	2780	5427	27	140	23	190	3·5	218	2	60	.	.	.	15	5	.	.
„ Triest	62	1005	.	1067	6	32	.	38	3·5	27	.	11	.	.	.	.	.	.	4
„ Pilsen	190	1493	2754	4437	4	55	42	101	2·2	85	10	99	.	2	.	.	.	.	11
„ Prag	128	2796	1457	4381	4	68	4	76	1·7	77	1	25	.	.	.	.	.	.	11
„ Olmütz	.	1440	2750	4190	.	2	5	7	0·1	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	187	1744	610	2541	8	13	.	21	0·8	13	.	11	3	.	1	.	2	.	2
„ Lemberg	186	1209	1311	2706	.	2	.	2	0·0	1	.	.	.	1	.	.	.	.	2
„ Stanislau	124	623	1741	2488	11	24	9	44	1·7	22	4	16	.	2	.	.	.	.	10
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	602	249	851	.	16	.	16	1·8	16	.	13	.	.	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	955	2319	2	6	1	9	0·3	14	1	20	.	2	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	124	404	1552	2080	20	11	4	35	1·6	28	3	27	.	.	1	.	2	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	422	756	1178	.	11	.	11	0·9	6	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	186	496	.	4	1	5	1·0	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	539	4795	4366	9700	35	66	7	108	1·1	105	1	37	31	.	1	.	2	.	20
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	558	.	620	.	4	.	4	0·6	1	.	1	.	.	.	.	.	2	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	376	5109	406	5891	8	33	.	41	0·6	48	2	18	.	.	.	.	2	.	17
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	593	5458	3224	9275	46	137	16	199	2·1	185	2	103	1	16	.	.	.	.	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	260	42	302	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1007	5804	589	7400	68	192	6	266	3·7	230	14	91	1	1	.	4	1	7	17
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1698	281	1979	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	534	.	534	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	42	651	.	693	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Umwandlung der Stationen Bernschlag und Gross-Globnitz der Localbahn Schwarzenau-Zwettl in Frachtenhaltestellen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien beantragte Umwandlung der Stationen Bernschlag und Gross-Globnitz der Localbahn Schwarzenau-Zwettl in Frachtenhaltestellen genehmigt. [E.-M.-Z. 16.919/IV.]

— (Staatsbahn-Direction Prag: Abänderung des Namens der Station Königseck der Localbahn Neuhaus-Neubistritz in „Königseck-Tiberschlag".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat verfügt, dass der Name der Station Königseck der Localbahn Neuhaus-Neubistritz in „Königseck-Tiberschlag" abgeändert werde. [E.-M.-Z. 17.388/IV.]

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Eröffnung der Station Krouna der Localbahn Skuč-Polička für den Gesammtverkehr.) Am 18. November 1897 wurde die Station Krouna der Localbahn Skuč-Polička, nachdem die Zufahrtsstrasse zu derselben fertiggestellt ist, für den Gesammtverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 17.831/IV.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Skalsko der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno für den unbeschränkten Gesammtverkehr.) Am 18. November 1897 wurde die Station Skalsko der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno, nachdem die Zufahrtsstrasse daselbst fertiggestellt ist, für den unbeschränkten Gesammtverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 17.723/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat laut dem „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 132 den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 9. September, Z. 49.897, der Communalverwaltung der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg) für eine von der Station Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustadt) der Localbahn Pozsony-Szombathely (Steinamanger) der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen abzweigende, über Wolfsthal bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze nächst Hainburg führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. September, Z. 51.808:
   a) der Direction der Felek-Fogaraser Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Endstation Fogaras der Localbahn Felek-Fogaras abzweigende und diese, als Fortsetzung derselben, in südöstlich transversaler Richtung über Mundra, Sárkány, Ohába und die Gemarkung der Gemeinde Sinka in der Station Ó-Tohán mit der Linie Brassó—Ó-Tohan—Zernest verbindende;
   b) für eine von der zukünftigen Station Sárkány über Perszány, Vledány, Szunyogszék, Feketehalom und die Gemarkung der Gemeinde Vidombók bis zur Station Brassó der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. October, Z. 24.802, der Direction der kgl. Ungar. Nordwestbahn-Actiengesellschaft Nyitra (Neutra)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Broczkó—Szakolcza—mährische Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39) für eine von der Station Nyitra der vorgenannten projectirten Linie und Station der Linie Tót-Megyer—Privigye-Bajmócz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) über Nagy-Emők und Lapás-Gyarmat in der Station Verebely mit der Szitvathalbahn Nagy-Surány—Verebely—Kis Tapolcsány;
   b) von Verebely aus diese über Csissár, Györöd und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Bars in der Station Léva mit der Linie Párkány-Nána—Csata—Léva—Garam-Berzencze der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 10. October, Z. 47.951, dem Budapester Advocaten Dr. Edmund Bene und dem Civilingenieur Ludwig Környei für eine von der Station Békés-Gyula (Földvár) der Linie Budapest—Arad—Gyula-Fehérvár (Karlsburg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Gyula-Varsárd, Nagy-Szerind, Miske, Vadász und die Gemarkung der Gemeinde Apáti bis Barakony führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 14. October, Z. 51.076, dem Civilingenieur Richard Rössler, Bauunternehmer in Debreczen, und dem Chef-Ingenieur der Elektricitäts-Actiengesellschaft der kgl. Freistadt Szatmár für eine von der Station Munkács der Linie Lawoczne—Batyu der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Gát, Makkos-Jánosi und die Gemarkung der Gemeinde Beregszász seinerzeit in der zukünftigen Station Beregszász mit der projectirten Localbahn Beregszász—Vásáros-Namény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92, Vorconcession Post 3a—c) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 3. October Z. 48.826, der Budapester protokollirten Bauunternehmungs-Firma Jakob Hofbauer und Alexander Lehner für eine von der Station Villány der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Nagy-Harsány, Siklós, Harkány und die Gemarkung der Gemeinde Drava-Szabolcs nach Ueberbrückung der Drau an einem geeigneten Punkte mit der Drauschiffahrtsstation Dolnji-Miholjac verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Török-Becse-Aracs. (Concessionswerbung.) Ein Budapester Consortium, dem auch eine dortige Bank ersten Ranges angehört, projectirt den Bau einer von der Knotenpunktstation Szabadka (Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen) aus diese mit Ueberbrückung der Theiss in der Station Török-Becse-Aracs mit der Linie Nagy-Kikinda—Török-Becse-Aracs—Nagy-Becskerek verbindenden circa 50 km langen normalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe für Personen- und Frachtenverkehr.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Promontor. (Ministerialerlass.) Im Laufe der Verhandlungen, die in Betreff der Concessionirung dieser Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1896) geführt wurden, hat sich das Handelsministerium auf den Standpunkt gestellt, dass der Abschnitt von der Franz Josef-Brücke bis zur Transversalstrasse der Budapester Strassenbahn zu überlassen, der Vicinalbahnunternehmung aber die Mitbenützung der Geleise zu sichern wäre. In dieser Weise würde die Einheitlichkeit des Budapester Strassenbahnnetzes nicht gestört werden und dabei doch die Möglichkeit geboten sein, ohne Umsteigen von Promontor aus bis zur Brücke und vice versa verkehren zu können. Die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft und die Concessionswerber für die Budapest—Promontorer Vicinalbahn erhielten bereits vom Handelsministerium die Weisung, sich in der angedeuteten Richtung unter einander zu verständigen.

Projectirte schmalspurige Strassen- und Localbahn mit elektrischem Betriebe in Nyiregyháza und von dort aus bis Sóstó. (Politisch-administrative Begehung.) Am 18. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Bartos dès kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Strassenbahn im Bereiche der Stadt Nyiregyháza und deren Fortsetzung als Localbahn bis zum Badeorte Sóstó (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 96, Vorconcession Post 6) statt. Die projectirte, in ihrer gesammten Ausdehnung mit elektrischer Kraft zu betreibende Linie ist als Schmalspurbahn mit 0·76 m Spurweite auszuführen.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe Zombor-Apatin. (Politisch-administrative Begehung.) Am 22. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Kepessy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die politisch-administrative Begehung einer von der Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Ujvidék—Baja ausgehenden und diese mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin verbindenden Localbahn mit elektrischem Betriebe (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 122) statt. Diese Linie soll sowohl für den Personen- als auch den Frachtenverkehr eingerichtet werden.

Projectirte Localbahn Budapest-Gödöllö. (Politisch-administrative Begehung.) Am 8. November fand unter Führung des Sectionsrathes Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die

politisch-administrative Begehung der von der Firma Egger & Comp. projectirten Localbahn Budapest—Gödöllö-Örhegy (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1896, Vorconcession Post 145) statt. Für diese mit elektrischer Kraft zu betreibende und für den Personen- und Frachtenverkehr einzurichtende Linie sind zwei Alternativen geplant. Nach der einen würde der Ausgangspunkt der Localbahn in der Versenygasse im VII. Bezirke sein und die Trasse über die Ortschaften Kerepes, Czinkota, Csömör nach Gödöllö führen. Dem zweiten Plane gemäss soll die Linie von der Juranitsgasse im X. Bezirke ausgehen, um das gleiche Endziel zu erreichen. Die Vertreter des Baurathes, sowie der Hauptstadt, Ministerialrath Emerich Rupp und Magistratsrath Julius Kun, betonten gleichmässig den Seitens der Commune auch bei früheren ähnlichen Anlässen vertretenen Standpunkt, dass hauptstädtisches Terrain zu Vicinalbahnzwecken nicht überlassen werden könne, da hiedurch hauptsächlich die Entwicklung der Hauptstadt gehindert werde und weil der Commune ein Verfügungsrecht gegenüber den Vicinalbahnen nicht zustehe. Stadthauptmann Kolozsváry, in Vertretung der Polizeibehörde, machte überdies noch aus Rücksichten für die Sicherheit der Person und des Lebens Einwendungen gegen den geplanten Bahnbau. Den Projectanten steht der Recurs gegen diese Auffassung der Begehungscommission offen.

Budapester Strassenbahnverkehr. (Herstellung von wechselseitigen Verbindungen zwischen den Linien der beiden innerhalb Budapest exploitirenden Strasseneisenbahnen.) Durch Herstellung der vom Borárusplatze im Anschlusse an die nunmehr mit Elektricität betriebene Ringstrassenlinie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft von der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft erbaute Linie längs dem linksuferseitigen Donauquai (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129), wurde der directe Anschluss an die Hauptlinie der Strasseneisenbahn-Gesellschaft über die Boulevards, somit die Verbindung zwischen der neuen Linie und dem gesammten Budapester Strassenbahnnetze dadurch ermöglicht, dass seinerzeit die vom Calvinplatze zum Zollamtsplatze führende Linie der Strassenbahn-Gesellschaft nur mit Vorbehalt des Péagerechtes zu Gunsten der Stadtbahn-Gesellschaft concessionirt wurde. Dieser Anschluss gewinnt durch die Einführung von Umsteigkarten zwischen den Linien der beiderseitigen Betriebsnetze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115) einen besonderen Werth für den hauptstädtischen Verkehr, der durch die bevorstehende Herstellung weiterer Anschlüsse noch wesentlich gehoben werden wird.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer neuen Linie im Norden der Hauptstadt.) Die Direction der elektrischen Stadtbahn-Gesellschaft ist um die Concession für eine neue, aus dem Gesichtspunkte des Verkehrs wichtige und voraussichtlich auch sehr rentable Linie, die der Königin Elisabethstrasse, eingeschritten. Diese Linie soll als directe Fortsetzung der Podmaniczkygassen-Linie in der Weise hergestellt werden, dass die letzterwähnte Bahn in ihrer Verlängerung zwischen dem Thiergarten und den Geleisen der kgl. Ungar. Staatsbahn hindurch bis zur Hungariastrasse und von hier abbiegend auf der Elisabethstrasse geführt würde. Das Gebiet, das die Stadtbahn hier aufsucht, ist schon heute sehr stark besiedelt und wird es zuversichtlich in rascher Folge noch mehr werden, sobald durch ein Communicationsmittel die Möglichkeit eines leichten und wohlfeilen Verkehrs gegeben sein wird.

Ausland.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Verkehrsstelle Niederschlag.) Am 1. November ist die an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Cranzahl—Oberwiesenthal gelegene Verkehrsstelle Niederschlag für den allgemeinen Stückgutverkehr eröffnet worden.

Frankreich. (Staatliche Subventionirung von Automobilwagen im Dienste des öffentlichen Verkehrs.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten setzte eine Commission ein, welche Bericht über das Wesen der Zulässigkeit staatlicher Subventionirung von Fuhrwerksunternehmungen mit Automobilwagen im Strassenverkehr zu erstatten hatte. Das dem Minister bereits vorgelegte diesbezügliche Referat, welches im Einvernehmen der betheiligten Ministerien nach erfolgter ministerieller Sanction in Gesetzeskraft erhoben werden wird, lautet: „Im Sinne des Artikels 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1880 ist die Staatsverwaltung berechtigt, Unternehmungen, welche concessionsmässig das Strassenfuhrwerk mit automobiler Betriebskraft betreiben, in dem Falle entsprechende Subventionen zu gewähren, wenn selbe als öffentliches Verkehrsmittel den Transport von Personen und Gütern auch fahrplanmässig betreiben. Der Staat kann ferners in analogen Fällen auch den Departements und Communalverwaltungen, in deren Bereiche derlei Unternehmungen das Automobilfuhrwerk regelmässig cultiviren, die Genehmigung zur Gewährung von Subventionen ertheilen, wenn die Gemeinnützigkeit constatirt wird. Die Zulässigkeit der Ertheilung von derlei Subventionen hängt aber davon ab, dass die betreffenden Unternehmungen den Beweis zu erbringen vermögen, dass sie im Bereiche der von ihnen befahrenen Strassenlinien zum mindesten 10 Tonnen Güter mit einer Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 6 km, und 60 Personen mit 2 Tonnen Gepäck und einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 12 km per Stunde innerhalb eines Tages zu befördern vermögen. Die Höhe der staatlichen oder sonstigen behördlichen Subvention hängt von der Anzahl der jährlich geleisteten Fahrtouren und der Ziffer der beförderten Personen und Gütertonnen, des Reisegepäcks und der Postsendungen (Méssageries) ab. Dieselbe darf aber unter allen Umständen die Durchschnittsumme von jährlich 300 Francs per befahrenen Strassenkilometer nicht überschreiten. Die Ausführungsweise des öffentlichen Verkehrsdienstes ist bei subventionirten Automobillinien durch ein speciell für diesen zu verfassendes Betriebsreglement zu regeln. Die Höhe der vom Staate nach den Ergebnissen des Frachten-, Personen- und Gepäcksverkehr einzuhebenden Steuern und sonstigen Gebühren ist im Wege der Gesetzgebung zu regeln."

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten einer zwischen Joinville-le-Pont und Champigny projectirten Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb.) Das „Journal officiel" verlautbart die zu Gunsten des Ausbaues einer zwischen Joinville-le-Pont und Champigny im Bereiche des Departements de la Seine projectirten Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb, welche zur Beförderung von Reisenden und Gütern einzurichten sein wird. Die neue Linie wird, von der Station Joinville der Strasseneisenbahn Saint-Maur-des-Fossés—Vincennes abzweigend, ihrer ganzen Länge nach am Strassenkörper der Departementsstrasse führen.

— (Rückkauf der Schiffahrscanäle im Süden Frankreichs.) Das französische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 21. October abgehaltenen Sitzung mit grosser Majorität den vom Minister für öffentliche Arbeiten M. Turrel der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, den Rückkauf der im Süden Frankreichs gelegenen Schiffahrtscanäle, welche bisher von Privatunternehmungen betrieben wurden, betreffend, angenommen, und wird die Sanctionirung des diesbezüglichen Gesetzes, sowie des Ankaufspreises demnächst erfolgen. Im Motivenberichte wird hervorgehoben, dass die hiedurch hergestellte Verbindung zwischen Wasserstrassen und den Linien der Staatsbahnen für letztere von günstigstem Einfluss sein wird.

— (Begünstigungstarife für den Transport von Materialien mit der Bestimmung für den Bau von Ausstellungsobjecten.) Die Direction der Französischen Nordbahn hat sich bereit erklärt, Materialien aller Art, als Steinblöcke, Eisenconstructionsstücke, beides ohne Unterschied des Gewichtes und der Dimensionen, Kalk etc., Balken und Constructionshölzer, welche nachweisbar für die Herstellung jener Ausstellungsobjecte bestimmt sind, deren Ausführung von Seiten des Generalcommissariats der Ausstellung 1900 directe erfolgt oder angeordnet wird, sowohl einen Nachlass von 50 Percent der normalen Frachtsätze zu gewähren, als auch im Bedarfsfalle deren Expedition mit beschleunigten Zügen zu veranlassen.

— (Prämiirung der elektro-pneumatischen Bremse System Chapsal.) Die in der diesjährigen Brüsseler Ausstellung unter der Aegyde der Direction der Französischen Ostbahn-Gesellschaft von der „Société des freins Sonlerin" ausgestellt gewesene elektro-pneumatische Bremse System Chapsal, welche auf mehreren Eisenbahnlinien Frankreichs, und zwar mit bestem Erfolge in probeweiser Verwendung steht, wurde von der Jury mit der goldenen Medaille ausgezeichnet. Der mechanischen Construction wird nachgerühmt, dass unter allen der derzeit in Verwendung stehenden automatisch wirkenden Bremsvorrichtungen jene des Systems Chapsal die raschest und sicher wirkende ist.

Schiffahrt.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Theilweise Einstellung der Güteraufnahme für den Thalverkehr.) Laut Mittheilung der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird die Güteraufnahme für den Thalverkehr gegenwärtiger Saison ab den Stationen Korneuburg, Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Staatsbahnen mit 29. November 1897 definitiv eingestellt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. November die Firma: „Neue Bukowinaer Localbahn - Gesellschaft“ mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Actiengesellschaft gründet sich auf die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl., Nr. 161, auf die mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. September 1897, Z. 29.077, genehmigten Statuten und den Constituirungsact vom 30. October 1897.

2. Der Sitz dieser Gesellschaft ist derzeit in Wien.

3. Gegenstand des Unternehmens ist:

a) der Bau und Betrieb der normalspurigen Locomotiv-Eisenbahn, und zwar: 1. von Lużan oder einem anderen geeigneten Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn über Kotzman mit Uebersetzung des Dniesterflusses nach Zaleszczyki zum Anschlusse an die Linie Kalinowszyzna—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen; 2. von einem geeigneten Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn zwischen Hliboka und Czerepkoutz nach Sereth; 3. von Radautz im Anschlusse an die bestehende Linie Hadikfalva—Radautz der Bukowinaer Localbahnen in das obere Suczawathal über Straża nach Frassin (Brodina); 4. von der Station Nepołokoutz der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Wiżnitz; 5. von der Station Izkany der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Suczawa;

b) der Bau und Betrieb der zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. Juni 1897, Z. 6909/I, concessionirten Schleppbahn von der Station Karlsberg der Localbahn Radautz-Frassin (Brodina) nach Putna;

c) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Bahnen niederer Ordnung, deren Concession von der Gesellschaft später erworben werden sollte, sowie von anderen Schleppbahnen zu industriellen oder landwirthschaftlichen Etablissements, insoweit die Errichtung solcher Schleppbahnen von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der erworbenen Concessionen, löst sich jedoch schon früher auf, wenn die ihr gehörigen Bahnen vom Staate übernommen oder durch die Gesellschaft veräussert werden.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 7,181.000 fl. ö. W. in auf Inhaber lautenden Actien festgesetzt und besteht aus

a) 20.000 Stück Prioritätsactien zu 200 fl. ö. W. im Gesammtbetrage von 4,000.000 fl. ö. W., welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen und

b) 15.905 Stück Stammactien zu 200 fl. ö. W. im Gesammtbetrage von 3,181.000 fl. ö. W. Von dem im Absatz a) festgesetzten Prioritätsactiencapital gelangen dermalen nur 18.780 Stück Prioritätsactien im Betrage von 3,756.000 fl. ö. W. zur Ausgabe, der Rest von 1220 Stück Prioritätsactien im Betrage von 244.000 fl. darf nur mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung über Beschluss des Verwaltungsrathes emittirt werden.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens 9, höchstens 12 Mitgliedern. Von diesen hat die k. k. Staatsverwaltung das Recht, zwei Mitglieder zu ernennen; weiter haben der Bukowinaer Landesausschuss und der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfonds insolange, als sie durch den Besitz von mindestens der Hälfte der von ihnen gezeichneten Stammactien an dem Unternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt. Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Vier Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen ihren ordentlichen Wohnsitz in der Bukowina haben. Für die erste Wahlperiode bis zu der auf die Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen gesellschaftlichen Linien zunächst folgenden ordentlichen Generalversammlung werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes mit Ausnahme der von der k. k. Staatsverwaltung, dem Bukowinaer Landesausschusse und dem Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds ernannten Mitglieder von der constituirenden Generalversammlung gewählt.

Nach Ablauf der ersten Wahlperiode werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes, mit Ausnahme der zu ernennenden, in der ordentlichen Generalversammlung auf die Dauer von 3 Jahren gewählt. Die Austretenden können wieder gewählt werden.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Mitgliedes des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre im Wege der Cooptirung zu besetzen. Zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. October 1897, Z. 3125, wurde Seitens der k. k. Staatsverwaltung Georg Freiherr von Wassilko-Serecki, Reichsrathsabgeordneter und Grossgrundbesitzer in Berhometh, zufolge Beschlusses des Landesausschusses des Herzogthums Bukowina vom 19. October 1897, Z. 4063, Seitens dieser Körperschaft Nikolaus Freiherr von Mustatza, Landesausschussbeisitzer in Czernowitz, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Dr. Stefan Stephanowitz, Reichsrathsabgeordneter und Grossgrundbesitzer in Czernowitz; David Tittinger, Reichsrathsabgeordneter und Vicepräsident der Bukowinaer Handels- und Gewerbekammer in Czernowitz; Leopold Rechnitzer, Verwaltungsrath des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien; Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien; Dr. Michael Freund, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien; Emil Salmhofer, pensionirter Centralinspector der Oesterreichisch-Ungarischen Bank in Wien; Dr. Ludwig Schwitzer, emeritirter Hof- und Gerichtsadvocat in Wien.

7. Die Gesellschaftsfirma wird in der Weise gezeichnet, dass zu dem vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Firmawortlaute collectiv entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Verwaltungsrathmitglied und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Namensunterschrift beifügen.

8. Die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“ und in der amtlichen „Czernowitzer Zeitung“. Ausserdem können gesellschaftliche Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmen wird.

Die Firma:

„Wiener Verbindungsbahn“

offene Gesellschafter: K. k. priv. Südbahngesellschaft, privilegirte Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn, wurde sammt allen dabei befindlichen Eintragungen gelöscht.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft i. L. (Generalversammlung.) Am 18. October fand in Wien die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 9800 Actien vertraten. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss für das Jahr 1896 und beschloss über Antrag des Verwaltungsausschusses einstimmig, von dem verfügbaren Betrage von 114.409 fl. 66 kr. 4942 fl. 21 kr. zur Auszahlung einer Tantième an die Verwaltung und 93 000 fl. zur Vertheilung einer dreipercentigen Actiendividende zu verwenden, ferner den Restbetrag von 16.467 fl. 45 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Die zum Austritte bestimmten Mitglieder des Verwaltungsausschusses Hermann Richter, Dr. Emil Sax und Dr. Josef Freiherr v. Seiller wurden wiedergewählt — In der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsausschusses wurden Hugo Noot und Dr. Josef Freiherr v. Seiller zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 16.072/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den Linien in Galizien und der Bukowina.

Wegen bedeutenden Güterandranges werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. November 1897, Z. 33, auf sämmtlichen vom Staate betriebenen Eisenbahnlinien in Galizien und der Bukowina die Fristen für die Beladung und Entladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Krakau, Lemberg, Stanislau, am 19. November 1897. [920]

Die k. k. Staatsbahn-Directionen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Neu-Lupków.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn Lupków-Cisna wird die zwischen den Stationen Lupków und Komańcza in km 18·6 der Linie Mezö-Laborcz—Przemyśl gelegene Haltestelle Neu-Lupków für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten, wie auch die Gepäcksabfertigung findet in der Haltestelle statt.

Lemberg, am 22. November 1897. [921]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Kleinbahn Lupków-Cisna.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn Lupków-Cisna gelangt der vorgenannte Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen, den Stationstarif für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie den Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 30 Hellern erhältlich.

Wien, am 24. November 1897. [922]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Aenderung von Fahrpreisen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 werden die im Verkehre zwischen Graz S. B. oder St. B., sowie Fehring einerseits und Gyanafalva andererseits bestehenden directen Schnellzugspreise aufgehoben, und treten hiefür nachstehende combinirte Fahrpreise in Kraft:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Gulden	
Graz S.B. oder St.B.—Gyanafalva	3·45	2·10	—
Fehring—Gyanafalva	1·15	0·75	0·45

Wien, am 16. November 1897. [923]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterverkehr nach der unteren Donau.

(Achs- und Bahnzufuhr nach Turn-Severin).

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass in Folge der vollständigen Unfahrkeit der Kataraktenstrecke des Eisernen Thores Orsova — Turn-Severin die Weiterbeförderung der für Donaustationen unterhalb Orsova bestimmten Thalgüter auf dem Wasserwege unmöglich geworden ist.

Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit, welche das Erreichen der Bestimmungsstation bei längerem Zuwarten auf Wasserbesserung in Frage stellt, haben wir im Interesse unserer p. t. Committenten die Einrichtung getroffen, dass die in Schleppen in Orsova liegenden Güter per Achse und Bahn nach Turn-Severin überstellt werden, um dieselben von dort aus sofort mit rascher Schiffsgelegenheit an die Bestimmungsorte zu bringen.

Zur theilweisen Entschädigung der uns dabei erwachsenden Unkosten heben wir im Sinne des § 58 des Betriebsreglements folgende fixe Ueberfuhrspesen durch unsere Empfangsstationen ein:

für sperrige Güter . . . . 150 Centimes
„ Eilgüter und Güter der I. Classe 125 „
„ Güter der Classe A . . . . . . 80 „
„ „ „ „ B . . . . . . 60 „

für je angefangene 100 kg auf Grund der normalen Waarenclassification.

Ausser den obigen Ueberfuhrspesen werden die im Frachtentarife vorgesehenen und zur Berechnung gelangten Kataraktenzuschläge nur zur Hälfte, das ist nämlich nur für die Strecke bis Orsova (die durchfahrene Strecke), in Aufrechnung gebracht.

Wien, am 24. November 1897. [924]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des neuen temporären Anhanges zum Gebührentarife, Theil II.

Mit 1. Jänner und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1898 gelangt der neue Anhang zum Gebührentarife, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen zur Einführung.

Zugleich tritt der ab 1. Jänner 1897 giltige temporäre Anhang ausser Kraft.

Exemplare des neuen temporären Anhanges sind am 15. December 1897 um den Preis von 10 Hellern in unserem Tarifbureau, Wien, I. Hegelgasse Nr. 6, erhältlich.

Wien, am 24. November 1897. [925]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Zuckersendungen in Kolin.

Für in Peček in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Uvěrni banka in Kolin eingelagerte und nach Wien St. E. G. oder K. F. N. B. reexpedirte Sendungen von Zucker der Pos. Z—8 der Allgemeinen Güterclassification im Tarife Theil I, vom 1. December 1897 wird bis auf Widerruf,

längstens aber bis Ende December 1898 die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 kr. (drei Kreuzer) per 100 kg berechnet, und sind im Uebrigen für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, massgebend.

Die Reexpedition hat längstens innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Wien, am 24. November 1897. [926]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Tarifneuausgabe.

Im Nachhange zu der in der Nummer 132 des Verordnungsblattes auf Seite 2356 enthaltenen Kundmachung wird noch bemerkt, dass die bisherigen Fahrpreise des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr durch den ab 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangenden neuen Zonentarif im Allgemeinen herabgesetzt werden; blos in einigen Relationen, speciell im Schnellzugsverkehr, treten unwesentliche Erhöhungen ein.

Budapest, am 20. November 1897. [967]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Weihnachtsausstellung in Graz 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der im Steiermärkischen Kunstvereine in Graz in der Zeit vom 14. November 1897 bis 6. Jänner 1898 stattfindenden Weihnachtsausstellung wird für den Transport der für diese Ausstellung bestimmten Gemälde auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar sowohl für den Hintransport zur Ausstellung, als auch für den Weitertransport von der Ausstellung, eine 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze unter nachfolgenden Bedingungen bewilligt:

1. In den bezüglichen Frachtbriefen müssen die Sendungen ausdrücklich als Ausstellungsgut bezeichnet sein.

2. Die Aufgabe der Gemälde zur Weiterbeförderung von der Ausstellung hat bis längstens 6. Februar 1898 zu erfolgen, und zwar unter Beibringung einer Bescheinigung des Ausstellungscomité darüber, dass die weiter zu befördernden Gemälde ausgestellt gewesen und unverlost, bezw. unverkauft geblieben sind.

Kunstausstellung in Venedig 1897. (Transportbegünstigung.) In Ergänzung der im Verordnungsblatte Nr. 66 vom 10. Juni 1897 diesbezüglich enthaltenen Mittheilung wird bemerkt, dass der Schluss der Kunstausstellung in Venedig auf den 7. November verschoben wurde und hiedurch auch der Termin für die Aufgabe zur Rückbeförderung der unverkauft, bezw. unverlost gebliebenen Ausstellungsgegenstände auf den 5. December erstreckt wird.

Ausland.

Vergleichung des deutschen mit dem französischen Texte des Art. 40 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Im deutschen Texte des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 ist (im Art. 40) als Basis für die Berechnung der Vergütungen im Falle der Versäumung der Lieferfrist die „Lieferfrist", im französischen Texte aber die Transportfrist, „délai de transport", genannt.

Nachdem dem Centralamte zur Kenntniss gekommen, dass diese Verschiedenheit in der Ausdrucksweise zum Ausgangspunkt von Reclamationen geworden ist, glaubt dasselbe darauf aufmerksam machen zu sollen, dass ausweislich der Protokolle der Conferenzen von 1878 und 1881 die Ausdrncksweise im französischen Text offenbar unabsichtlich ist und dieser durch Aenderung des Ausdruckes „délai de transport" in délai de livraison berichtigt werden muss.

Kilometrische Länge der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken, Art. 1, I. Ue. Nach den dem Centralamte durch die betheiligten Staaten zugegangenen Mittheilungen betrug am 31. März 1897 die Länge der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnen:

In	1897 Kilometer	1896 Kilometer
Deutschland	46.953	(46.071)
Oesterreich	16.316	(15.919)
Ungarn	14.644	(13.706)
dem österr.-ungar. Occupationsgebiete	105	(105)
Belgien	4.566	(4.555)
Dänemark	1.924 *)	—
Frankreich	36.383	(35.803)
Italien	12.956	(12.931)
Luxemburg	356	(356)
den Niederlanden	2.539	(2.513)
Russland	33 450	(32.844)
der Schweiz	3.187	(3.176)
Total	173.379	(167.979)

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans., Theil II, vom 1. März 1897. (Einbeziehung der Station Rheinhausen.) Mit Giltigkeit vom 1. November wurde die Station Rheinhausen (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln) mit folgenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife 2 und 3 (Façon- und Roheisen) einbezogen:

Tarifkilometer	Von Rheinhausen nach	Donaugebiet im Allgemeinen 2 a	2 c	3	untere Donauländer 2 a	2 b	2 c
		Pfennige für 100 kg					
728	Passau Donaulände transit	592	166	130	195	156	130
611	Regensburg Donaulände transit	515	149	—	176	139	116
685	Deggendorf Donaulände transit	574	166	—	195	154	129

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf die Geflügelausstellung in Bretten — 6. mit 8. November — Anwendung.

— (Tarif, Heft D, für den Verkehr der königl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Auf Seite 87 des Heftes D ist bei der Localbahn Zwiesel-Grafenau unter 6 b zu ergänzen:

6 b. Für Holzstoffpappe, auch geleimte, und Pappendeckel aus Holzstoff (Holzstoff in Pappendeckelform), nicht geleimt, jedoch satinirt, in beliebigen Mengen, kommen folgende Frachtsätze für 100 kg zur Anwendung:

von Spiegelau nach Eger . . . . 2 25 Mk.
„ „ „ Asch . . . . 2.64 „

*) Länge der dänischen Eisenbahnen am Tage ihres Eintrittes (27. August 1897) in den internationalen Eisenbahn-Transportdienst.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	dass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 1	kg			
2120	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüter-Verkehr

Wien-Ungarn oder vice versa.

giltig vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1898.

Von oder nach **Wien**-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (im Transitverkehre jedoch **nur** für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach,** dann von **Klein-Reifling** [exclusive] bis **Amstetten** und **St. Valentin**), **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nussdorf**

nach oder von **Budapest**-nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi-vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest déli vasut (Südbahnhof) loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest.**

Refactie in Hellern per 100 kg

Für Güter der Classe I, vom Frachtsatze der Classe I	40
Für Güter, welche laut Waaren-Classification des gegenwärtig giltigen Tarifes „Theil I", bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	94
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	12
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	126

Borax; Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güter-Classification); **Margarin** (Pos. M—12 der Güter-Classification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife**, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).

Allgemeine Bestimmungen.

1. Bei Sendungen, welche nach den vorbezeichneten ungarischen Stationen von dem Auslande oder vice versa auf Grund der bestehenden Verbands-Tarife direct abgefertigt werden, gelangt vorstehende Begünstigung nur in dem Falle zur Anwendung, wenn sich die durch Umkartirung in Wien, Stadlau, Floridsdorf oder Nussdorf unter Berücksichtigung obiger Refactien erreichbaren Frachtsätze billiger stellen, als die angewendeten directen Frachtsätze, doch werden in solchen Fällen nur die Differenzen zwischen den directen und den billigeren Umkartirungs-Frachtsätzen rückvergütet.

2. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, besondere ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden gleichfalls nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der besonders ermässigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der normalen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refactien ergeben.

3. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg per Frachtbrief;

b) lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan, letzteres bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief; unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, Bier, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

4. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig giltigen officiellen Frachtsätzen der Classen I, II und A gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 1. und 2. angeführten Sendungen, sowie bei solchen Auslands-Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, sind ausser diesen Documenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, bezw. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1899 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2121	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

giltig vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1898.

Von oder nach **Wien** Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (im Transitverkehr jedoch nur für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach,** dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten** und **St. Valentin**), **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nussdorf**

nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kassa** (kgl. Ungar. St. B. und K. O. B.) und **Eperjes,** Station der K. O. B.,

exclusive der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

	Refactie in Hellern per 100 kg
Für Güter der Classe I vom Frachtsatze der Classe I	30
Für Güter, welche laut Waaren-Classification des gegenwärtig giltigen Tarifes „Theil I", bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B und C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	84
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	116
Borax, Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güter-Classification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güter-Classification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder,** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife,** gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein,** roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Bei Sendungen, welche nach den vorbezeichneten ungarischen Stationen von dem Auslande oder vice versa auf Grund der bestehenden Verbandstarife direct abgefertigt werden, gelangt vorstehende Begünstigung nur in dem Falle zur Anwendung, wenn sich die durch Umkartirung in Wien, Stadlau, Floridsdorf oder Nussdorf unter Berücksichtigung obiger Refactien erreichbaren Frachtsätze billiger stellen, als die angewendeten directen Frachtsätze, doch werden in solchen Fällen nur die Differenzen zwischen den directen und den billigeren Umkartirungs-Frachtsätzen rückvergütet.

2. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, besondere ermässigte Frachtgüter oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden gleichfalls nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der besonders ermässigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der normalen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refactien ergeben.

3. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan, letzteres bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, Bier, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen;

c) Sendungen, auf welche die in diesem Verordnungsblatte unter Position Nr. 2124 publicirten „Ermässigten Frachtsätze" angewendet wurden.

4. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig giltigen officiellen Frachtsätzen der Classen I, II und A gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 1 und 2 angeführten Sendungen, sowie bei solchen Auslands-Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, sind ausser diesen Documenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, resp. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1899 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2122	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen												

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen** Stationen

giltig vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1898.

Von den österr. Stationen des Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes (Theil II — Heft 1), sowie dazwischen liegenden Stationen

a)

nach **Budapest-nyugoti** p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-déli vasut (Südbahnhof) loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest**

oder **vice versa.**

Refactie in Hellern per 100 kg	
Für Güter der Classe I, vom Frachtsatze der Classe I	40
Für Güter, welche laut Waarenclassification des gegenwärtig giltigen Tarifes „Theil I", bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	94
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	12
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	126
Borax, Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification): **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife**, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

b)

nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen; jedoch **exclusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Hohenstadt—Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter,** einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inclusive); sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exclusive); sämmtlichen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen **nördlich** von **Soběslau** (inclusive), **nördlich** von **Protivin** (exclusive) und **nördlich** von **Eisenstein** (inclusive) und den Stationen der an diese drei Hauptlinien anschliessenden, in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen,** jedoch exclusive der Station **Pilsen** (k. k. Oest. St.B.);

γ) der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass,** von **Tótmégyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Sátoralja-Ujhely-Kassa,** von **Nyiregyháza** (exclusive) bis **Ungvár,** von **Kis-Majtény** bis **Marmaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor,** sowie der nördlich hievon liegenden Stationen, Stationen der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn,** der **Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn** und der sub a) angeführten Stationen **rücksichtlich des Gesammtverkehres.**

Refactie in Hellern per 100 kg	
Für Güter der Classe I, vom Frachtsatze der Classe I	30
Für Güter, welche laut Waarenclassification des gegenwärtig giltigen Tarifes „Theil I", bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	84
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	116
Borax, Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification): **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife**, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Bei Sendungen, für welche Ausnahme-Tarife, besondere ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahme-Tarife, der besonders ermässigten Frachtsätze oder der weiter gehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der normalen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refactien ergeben.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:
a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;
b) lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan, letzteres bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, Bier, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonsige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen;
c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

3. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig giltigen officiellen Frachtsätzen der Classen I, II und A gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 1 angeführten Sendungen, sowie bei solchen Auslands-Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, sind ausser diesen Documenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

4. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, bezw. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1899 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2123	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refatie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen

Budapest-nyogoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, O-Buda-Filatorigát, Budapest-deli vasut (Südbahnhof) loco, **Promontor, Budafok, Tétény und Palota-Ujpest**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

andererseits

giltig vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1898.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Classen	Refactie per 100 kg in Hellern im Verkehre mit: Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Standing und Friedland (die genannten Stationen inbegriffen), ferner Troppau und den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Ungar.-Hradisch-Stadt, Ungar.-Hradisch transit und Bisenz-Stadt bis incl. Nessowitz	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und K.O.B.	Olmütz, Sternberg	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Prossnitz incl. bis Brünn excl., ferner Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Brünn excl. bis Butschowitz incl.	Teschen K.F.N.B. und K.O.B.	Ungar.-Brod
Für Güter der Classe I, vom Frachtsatze der Classe I	30	12	—	—	40	40	—	—
Für Güter, welche laut Waarenclassification des gegenwärtig giltigen Tarifes „Theil I" bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	86	58	7	45	94	94	—	40
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	7	7	—	—	6	12	—	—
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	118	90	39	77	126	126	30	72
Borax; Butter und Rindschmalz (Pos. B—41 der Güterclassification), **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne, **Druckerschwärze, Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification), **Glaserkitt, Kerzen** aller Art (exl. Wachskerzen), **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt, **Seife**, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, **Schuhwichse, Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).								

Allgemeine Bestimmungen.

1. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, besondere ermässigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der besonders ermässigten Frachtsätze oder der weitergehenden Begünstigungen und der Frachtgebühren auf Grund der normalen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refactien ergeben.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg per Frachtbrief;

b) lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan, letzteres bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, Bier, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen;

c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

3. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den in obbezeichneten Relationen gegenwärtig giltigen officiellen Frachtsätzen der Classe I, II und A gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 1 und 2 angeführten Sendungen, sowie bei solchen Auslandssendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, sind ausser diesen Documenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

4. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, bezw. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1899 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2124	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Ermässigte Frachtsätze

für den frachtgutmässigen Transport von **Stückgütern**, von **Gütern der Wagenladungsclassen A** und **B**, von **Gütern**, welche laut Waarenclassification des Tarifes „Theil I", bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in die **Classe II** oder **A**, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in **Classe A, B** oder **C** eingereiht sind, ferner von **Gütern aller Art** (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen") von **Wien** nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und **vice versa.**

Giltig vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1898, und zwar:
in der Zeit vom 1. December 1897 bis Ende Februar 1898 **im Rückvergütungswege;**
in der Zeit vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 **im Kartirungswege.**

A)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von **Wien** priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft / „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn — Frachtsätze pro 100 kg in Hellern					
Baja	462	420	208	164	240	396
Bács-Almás	462	420	220	164	240	396
Báziás	590	548	310	230	342	524
Báttaszék	500	—	252	—	284	—
Dálja (Dalj)	546	504	250	178	282	480
Fehértemplom	632	584	332	—	378	554
Gombos-Bogojeva	546	—	250	178	282	480
Hidas-Bonyhád	500	—	252	—	284	434
Kalocsa	438	—	196	142	228	350
Karlócza (Karlovci)	558	516	262	186	294	492
Mehádia	726	—	—	—	584	613
Mitrovicz (Mitrovica)	610	—	304	214	336	522
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	610	—	304	214	336	522
Mórágy	500	—	252		284	434
Nagy-Dorogh	438	—	196	142	228	330
Oravicza	704	636	—	—	430	602
Orsova	670	628	374		610	604
Pétervárad (Petrovaradin)	558	—	262	186	294	469
Szegzárd	450	—	202	148	234	384
Tolna-Mözs	450	—	202	146	234	384
Ujvidék	558	—	262	186	294	469
Ujvidék-Dunapart	558	—	262	186	294	469
Verbász	536	—	260	—	292	431
Versecz	674	—	—	—	408	545
Vukovár	558	516	256	182	288	492
Zimony (Zemun)	558	516	290	212	484	492
Zombor	506	464	236	170	268	440
Duna-Földvár	414	—	184	—	216	348
Kubin-Dunapart és Temes-Kubin	580	538	302	222	334	514
Kula	536	494	260	188	292	470
Nagy-Becskerek	558	516	280	202	312	492
Paks	438	—	196	—	228	372
Palánka	558	516	262	190	294	492
Pancsova	580	538	302	222	334	514
Torzsa	550	508	266	192	300	482

Die für die Stationen Baja, Bács-Almás, Báziás, Fehértemplom, Gombos-Bogojeva, Kalocsa, Karlócza (Karlovci), Mehádia, Mitrovicz (Mitrovica), Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi), Oravicza, Orsova, Pétervárad (Petrovaradin), Ujvidék, Ujyidék-Dunapart, Verbász, Versecz, Zimony (Zemun), Zombor, Kubin-Dunapart, Kula, Nagy-Becskerek, Palánka, Pancsova, Temes-Kubin und Torzsa oben angeführten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit den Stationen **Stadlau** und **Floridsdorf** angewendet.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen											

B)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classen A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Wien priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn, „ Südbahn Matzleinsdorf — Frachtsätze per 100 kg in Hellern				
Eszék (Osiek)	558	256	182	288	—
Eszék-Alváros (Osiek dolnjigrad)	558	256	182	288	484
Pécs	—	—	—	322	—
Villány	526	252	196	284	460

Besondere Bestimmungen.

1. Für die in der **Winterperiode** vom 1. December 1897 bis Ende Februar 1898 expedirten Sendungen werden die in diesen Tabellen angeführten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der **Sommerperiode** vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 **ein dreimal so grosses Quantum** in derselben Richtung auf Grund der in diesen Tabellen enthaltenen ermässigten Frachtsätze expedirt wurde, als in der obgenannten Winterperiode.

2. Bei Sendungen, welche nach den vorbezeichneten ungarischen Stationen von dem Auslande oder vice versa auf Grund der bestehenden Verbandstarife direct abgefertigt werden, gelangen die vorstehenden ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle zur Anwendung, wenn sich die durch Umkartirung in Wien unter Berücksichtigung obiger Begünstigung erreichbaren Frachtsätze billiger stellen als die angewendeten directen Frachtsätze; doch werden in solchen Fällen nur die Differenzen zwischen den directen und den billigeren Umkartirungs-Frachtsätzen rückvergütet.

3. **Die ermässigten Frachtsätze werden nicht angewendet: für lebende und todte Thiere, frisches Fleisch,** auch **Wildpret, unverpacktes Mineralwasser in Flaschen, unverpacktes Porzellan,** letzteres bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief, **explosive und selbstentzündliche Güter,** sowie solche **feuergefährliche und sonstige Güter,** welche ihrer Natur nach **mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können,** ferner **Flüssigkeiten in Reservoirwagen** und schliesslich **beladene und leere Möbelwagen.**

4. Bei Sendungen, auf welche die in diesen Tabellen angeführten ermässigten Frachtsätze angewendet wurden, können die in diesem Verordnungsblatte unter Position 2121 **(Refactie-Tabelle II)** publicirten Begünstigungen nicht beansprucht werden.

5. In den südlich ab Budapest gelegenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen dortselbst zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt, ferner auf Sendungen von oder nach den Stationen solcher Localbahnen, welche sich in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station an die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessen.

6. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für **Güter aller Art** ist die Partei verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten ein- und auszuladen.

7. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 2 angeführten Sendungen sind ausser diesen Documenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

Die Frachtdocumente rücksichtlich der vom 1. December 1897 bis Ende Februar 1898 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautenden Frachtdocumente spätestens bis Ende April 1899 vorzulegen.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2125	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder k.k.St.B.	Budapest- dunaparti tehér-pályaudvár Józsefváros fövamház központi vásárcsarnok fővárosi közraktarak Ferenczváros Ó-Buda-flatórigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1. vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnvbd., Theil II, Heft 3	Verschieden	518 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		1. Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Kartirungssätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. 2. Diese ermässigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan.
				Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg	Kiterö nyugoti-pályaudvár Lipótváros Angyalföld Kelenföld deli vasut (Südbahn) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen		Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1		224 Heller				
				oder vice versa										
2126	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Reichenberg Warnsdorf	Budapest- dunaparti tehér-pályaudvar Jozsefváros fövamház központi vásárcsarnok fővárosi közraktárak Ferenczváros Kitérö nyugoti pályaudvar Lipótváros Angyalföld Kelenföld deli vasut (Südbahn) loco Ó-Buda-flatórigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 „ „ „ „ Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897, bezw. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Verschieden	ad a) 648 Heller ad b) 616 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										

Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Kartirungssätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Diese ermässigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2127	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Budapest-dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -Fővámház, -központi vásárcsarnok, -fővárosi közraktárak, -Ferencváros, -Kiterö, -nyugoti pályaudvar, -Lipótváros, -Angyalföld, -Kelenföld, -déli vasut (Südbahn.) loco Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Localtarife, bezw. „Tarif Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897	Verschieden	Heller a) 360 b) 348	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Frachtsätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu besorgen
				Hotzendorf						431 409				
				Olmütz						418 397				
				Prossnitz						425 404				
				Sternberg						431 409				
				Zauchtel						442 419				
				oder vice versa										

Anmerkung.

1. Die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und todte Thiere, frisches Fleisch, auch Wildpret, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan, sowie auf Güter, welche zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen werden; auf Gegenstände über 7 Meter Länge, zu deren Beförderung mehr als ein Wagen erforderlich ist; Kähne, Boote und dergleichen Wasser-Fahrzeuge; auf Ausstellungsgüter; verladene Eisenbahn-Fahrzeuge (auch Tramwaywaggons); Equipagen, beladene und leere Möbelwagen und sonstige Strassenfahrzeuge und endlich auf Leichen.

2. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" bei Auflieferung in jeder Menge nach den Classen I und II berechnet werden, und aus Gütern anderer Tarif-(Wagenladungs-)Classen gelangen die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billigere Gebühren ergibt.

3. Im Falle der Zuladung von sperrigen Gütern hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50 Percent erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze sub a), bezw. b) angewendet werden.

4. Wird durch den Versender der Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausgenützt, so steht es der Eisenbahn frei, Güter zuzuladen.

5. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Frachtbegünstigungen wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Die Eisenbahn haftet auch nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Gepresste Watte	Austerlitz	Budapest -Angyalföld, -dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -nyugoti pályaudvar, -Lipótváros, -fővárosi közraktárak	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 415	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Czegled					533				
					Csaba					705				
					Debreczin					739				
2129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft	Papiere der Pos. P. 1 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Heinrichsthal	Budapest -Angyalföld, -dunaparti teherpályaudvar, -fővárosi közraktárak, -Józsefváros, -Lipótváros, -nyugoti-pályaudvar, -Kelenföld, -déli vasut (Südbahn) loco; Ó-Buda filatorigat	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg als Frachtgut. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	361 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Ungar. Eisenbahnverbandstarif „Theil I" — Heft 1", Ungar.-Bosnischer Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr „Theil I" — Heft 1", Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband „Theil II — Heft 3", Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband „Theil II — Heft 1"	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. / „ -föv. közrakt. / „ -Józsefváros	Budapest-Lipótváros / „ -nyugoti p. u.	Budapest (Südbahn) loco / Ó-Buda-Filatorigát	Győr / Komárom	Pozsony / Pozsony-főkpalyaudvar / „ -ujváros	Marchegg	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B.
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern						
Baja	64	70	70	100	148	152	152
Brod	132	138	138	172	—	-	220
Eszék und Eszék alváros	86	92	92	122	166	166	166
Mitrovicz	102	108	108	138	186	190	190
Orsova	170	170	176	206		—	258
Szeged	100	100	106	136	—	-	180
Temesvár-Józsefváros	132	132	138	168			220
Temesvár-Gyarváros	132	132	138	168	—		220
Ujvidék	84	90	90	120	164	164	164
Verbász	76	82	82	112	160	164	164
Zimony		—	—	—	—	—	170
Zombor	76	82	82	112	160	164	164
Nagy-Becskerek	120	120	126	156	194	194	194
Pancsova	120	120	126	156	194	194	194
Torzsa	95	101	101	131	179	183	183
Zenta	84	90	90	120	168	172	172

Besondere Bemerkungen.

1. Die Frachtsätze von Brod, Eszék und Eszék alváros nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf.

2. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlproducten von den in vorstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar wird bei der Abgabe eine **lagerzinsfreie Zeit** von **acht Tagen** mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein grösseres **Quantum als 100 Tonnen** in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

3. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Győr, Marchegg und Wien enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden **im Rückvergütungswege** auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Győr publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1899 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. — Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

4. In dem Frachtsatze für die Station Zimony ist die tarifmässige Ufergeleisegebühr in Zimony schon inbegriffen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)		Budapest- {nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Jozsefváros, dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Kelenföld, Südbahn loco}, Ó-Buda-filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, und Theil II, Heft 2, resp. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3		Heller		Im Kartirungswege		
				Adlerkosteletz						289				
				Angern						182				
				Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)						330				
				Austerlitz						226				
				Bedihošt						231				
				Bisenz-Pisek						204				
				Böhm.-Leipa						372				
				Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)						210				
				Cakovic						313				
				Časlau						271				
				Chybi						264				
				Chropin						225				
				Dobrowitz						292				
				Dobřenitz-Sirowatka						292				
				Doudleb						287				
				Freiheitau						252				
				Göding						197				
				Grussbach-Schönau St.E.G.						210				
				Hohenau						185				
				Hullein						218				
				Kanitz-Eibenschitz						210				
				Kojetein						223				
				Kromau						210				
				Kuttenberg (Stadtbahnhof)						284				
				Leipnik						228				
				Lundenburg						190				
				Mähr.-Ostrau						250				
				Moravan						269				
				Nestomitz (Zuckerfabrik)						330				
				Neubidschow						291				
				Olmütz						230				
				Opočno						292				
				Peček						290				
				Prerau						223				
				Robatetz						200				
				Rohrbach i. M.						204				
				Rossitz (Oe.N.W.B.)						275				
				Sedletz-Kuttenberg						274				
				Segen Gottes						240				
				Schönpriesen						330				
				Slatinan						278				
				Smiřitz						295				
				Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)						208				
				Ung.-Ostra						213				
				Wlkawa						289				
2132	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Prigievicza-Szt. Iván	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	484	304	180	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			274	258	16			

(Heller)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2133	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	Böhm.-Leipa Grund-Georgenthal Haida Hainspach-Wölmsdorf Kreibitz-Teichstatt Rumburg Schluckenau Schönlinde Warnsdorf (B.N.B.) Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 211 227 216 236 225 229 233 227 229 205		Im Kartirungswege		
2134			Holz des Specialtarifes 2	Mauthausen (k.k.St.B.)	Kralup (St.E.G.)					102 Heller				
2135			Calcinirte Soda	Ebensee (k.k.St.B.)	Kralup (St.E.G.)					186 Heller *)				
2136			Milch bei Aufgabe als Eilgut	Brankowitz (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarif der St.E.G.	219·4 Heller	203 Heller	16·4 Heller			
2137			Ermässigte Eilgüter	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle				

Von oder nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nach oder von Stationen der Böhmischen Nordbahn						
	Grund-Georgenthal	Kreibitz-Teichstatt	Niedergrund	Rumburg	Schönfeld	Schönlinde	Warnsdorf
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg						
Grulich	468	460	472	478	454	468	478
Mähr.-Neustadt	560	552	564	570	546	560	570
Treublitz	548	540	552	558	534	548	558

*) Dieser Frachtsatz findet auch dann Anwendung, wenn die bedungene Menge von 10.000 kg von einem Absender mit höchstens fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in Kralup zur Aufgabe gelangt und in einem Wagen verladen wird. Die Anwendung dieser Bestimmung muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen Seitens des Absenders vorgeschrieben werden, und muss überdies auf jedem einzelnen Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2138	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol	Türmitz (A.T.E.)	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 53		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Prachovic (Station)	Türmitz (A.T.E.)					52				
				via Přelouč—Kolin—Leitmeritz—Aussig										
2139			Kalk, gebrannter	Nikolsburg (K.F.N.B.)	Wien (Staatsbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	49 Heller				Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				via Lundenburg—Marchegg										
2140			Drainröhren	Sedletz-Kuttenberg	Zasmuk			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	35 Heller				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Drainröhren müssen zur Durchführung der Feldmeliorationsarbeiten in den Gemeinden Nesměň und Vršice bestimmt sein
2141			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. der Pos. E-7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Nussdorf transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen, auch wenn diese Quantität mit mehreren, in maximo jedoch mit 5 Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 sammt Nachträgen	194	Heller 180	14			Diese Frachtsätze sind nur für solche Sendungen giltig, welche mit directen, nach ungarischen Stationen und darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen oder bei denen der Umschlag in Wien-Praterquai auf den Frachtbriefen vorgeschrieben ist
					Wien-Praterquai				—	188	—			
2142			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Olmütz (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 " " " " Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	Heller a) 138 b) 104				Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Absender und Empfänger angeführt werden
				Prag (St.E.G.) Hrabovka trans.	Olmütz (St.E.G.)					a) 140 b) 106				
				oder vice versa										
				Prag (St.E.G.)	Hohenstadt (St.E.G.)					a) 115 b) 97				
				Prag (St.E.G.) Hrabovka trans.	Hohenstadt (St.E.G.)					a) 117 b) 99				
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
2143	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) B.E.B.	Aussig (Oe.N.W. oder St.E.G.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller 92	82	10	Im Kartirungswege		
2144			Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wien (St.E.G.)	Bubna	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Heller 168	106	62			Die Locomotiven müssen zu Dienstzwecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein
2145			Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Zakolan (B.E.B.)	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 22				Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Die betreff. Sendungen müssen zum Baue der neuen Canalisirungsanlagen in Prag bestimmt und an die Gemeinde Prag adressirt sein
				Blisowa (k.k.St.B.)						48				
				Ouřinoves (k.k.St.B.)						18				
2146			Güter der Classe II, A, B und C und des Specialtarifes 2	Adamsthal oder vice versa	Königgrätz	Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen				10 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen			Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger und Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Auf dem bezüglichen Frachtbriefe muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz, resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnamtlich bestätigt sein
2147			Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf (B.N.B.)	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Korneuburg, Pardubitz, Tinischt, Wichstadtl-Lichtenau, Wien, Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf	Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Gemeinsamer Tarif, Theil I		Nachlass der tarifmässigen Aufnahms-Bescheinigungsgebühr und Aufnahms-Stempelgebühr		Im Rückvergütungswege	Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, spätestens drei Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen	
2148			Rohzucker	Wien-Südbahn transit	Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller 230	120	110		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1899	
					Časlau				222	120	102			
					Dobrowitz				260	152	108			
					Doudleb				—	152	—			
					Neubidschow				258	130	128			
					Wlkawa				256	148	108			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2149	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Stationen der St.E.G.:	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarife		Heller		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Aussig				129	103	26			
					Beřkovic-Melnik				110		7			
					Bodenbach				133		30			
					Hrobec				119		16			
					Jenšovic				107		4			
					Knobis				114		11			
					Lobositz				125		22			
					Mühlhausen				104		1			
					Nestersitz-Pömmerle				133		30			
					Raudnitz				117		14			
					Salesl				128		25			
					Schönpriesen				133		30			
					Střebichovic-Vinařic				114		11			
					Theresienstadt				122		19			
					Topkovic-Kartic				133		30			
					Wegstädtl-Hněvic				114		11			
					Weltrus				105		2			
					Stationen der Oe.N.W.B.: Aussig, Gross-Priesen, Leitmeritz, Melnik, Polep, Schreckenstein, Tetschen, Tischlowitz, Wegstädtl				Bestehen keine directen Frachtsätze	103				
					Bodenbach (B.N.B.)					103				
					Komotau (A.T.E. und B.E.B.)				Verschieden	135	Verschieden			
					Saaz (B.E.B.)					138				
					Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) transit [für ausländische Stationen] Bubna (St.E.G.) transit [für ausländische Stationen]				93	79	14			
2150			Kalk, gebrannt	Nikolsburg via Grussbach-Schönau	Znaim St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. — Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz		5 Heller		Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen, und müssen diesbezüglich die Frachtbriefe eine entsprechende bahnämtliche Bestätigung enthalten
2151			Mehl und Mahlproducte	Trautmannsdorf	Wien Lagerhaus	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. — Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif und Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	36·8	Heller 26	10·8		Original-Aufgabsrecepisse oder Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
					Wien Donauquai-bahnhof				42·8	32	10·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2152	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 wird für **Güter der Classen I und II,** welche a) über die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco mit directen Frachtbriefen nach Olmütz (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden; b) über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür in Olmütz (K.F.N.B.) anlangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco zur Neuaufgabe gebracht werden, hinsichtlich der Ueberführung von Olmütz (M.S.C.B.) transit oder Olmütz (St.E.G.) transit nach Olmütz (K.F.N.B.) loco und vice versa, sofern die tarifmässige Minimalgebühr von 40 Hellern per Sendung zur Einhebung gelangte, im **Rückvergütungswege** die Frachtberechnung für das tarifmässige Rechnungsgewicht zugestanden. Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz (K.F.N.B.) und im Falle b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz (K.F.N.B.) geleistet. Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz (K.F.N.B.) darüber enthalten, dass die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind. Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle a) bei der Weitersendung als Sammelgut, und im Falle b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen. Die Weitersendung hat stets binnen drei Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz (K.F.N.B.) zu erfolgen. Der Rückvergütungsanspruch muss spätestens zwei Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist. Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung **nicht** wieder zurückgestellt.											
2153	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 6 (Getreide) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Wien (Donauquaibahnhof) der k.k.Oe.St.B.		Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif-Theil II, Heft 1	in Pfennigen			Im Kartirungswege		
					Köstritz				235	234	1			
					Neustadt a. d. Orla				240	236	4			
					Pössneck Pr. St. B. (Thür. Bhf.)				247	242	5			
					Pössneck (Saalbhf.)				246	242	4			
					Roda (Sachs.-Altenbg.)				246	245	1			
					Rudolstadt (Thür.)				259	258	1			
					Saalfeld (Thür.)				254	253	1			
			Artikel des Ausnahmetarifes 7 (Kleie) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 1		Crossen a. d. Elster				224	222	2			
					Knau				231	226	5			
					Köstritz				222	220	2			
					Neustadt a. d. Orla				226	221	5			
					Niederpöllnitz				221	216	5			
					Pössneck Pr. St. B. (Thür. Bhf.)				231	226	5			
					Pössneck (Saalbhf.)				230	226	4			
					Roda (Sachs.-Altenbg.)				230	228	2			
					Saalfeld (Thür.)				237	235	2			
					Triptis				223	219				
				oder vice versa										
2154	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Aussig (St.E.G.)	Lobositz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		In diesem Frachtsatze ist die Beistellungsgebühr zwischen Aussig (St.E.G.) und den Steinbrüchen unterhalb des Marienberges nicht enthalten

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publication erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	für Artikel (4)	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (10) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
2155	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Stationen der B.N.B.:	a) Aussig (Oe.N.W.B.) transit, b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1898	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende December 1898	
				Aužic						66	75				
				Bakov						—	94				
				Cakovic						87	96				
				Chrasterhof						96	—				
				Jungbunzlau						96	101				
				Kuttenthal						96	103				
				Liblic-Bišic						82	90				
				Měšic						81	90				
				Neratovic						74	83				
				Satalic						89	98				
				Svijan-Podol						—	104				
				Vrutic						89	95				
				Vysočan						—	97				
				Stationen der K.F.N.B.:	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen										
				Angern						204					
				Dürnkrut						204					
				Göding						218					
				Kostel						204					
				Saitz						204					
				Stationen der Oe.N.W.B.:	Aussig (Oe.N.W.B.) transit										
				Pardubitz						147					
				Wisotschan						89					
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.)					226					
				Wien (Oe.N.W.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.)					204					
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					204					
				Stationen der St.E.G.:	a) Aussig (St.E.G.), b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					a)	b)				
				Austerlitz						194	194				
				Auwal						—	105				
				Bisenz Stadt						226	226				
				Böhm.-Brod						—	113				
				Butschowitz						202	202				
				Cerekvic-B. Hruschau						184	184				
				Choltic						—	163				
				Dašic						158	158				
				Kanitz-Eibenschitz						194	194				
				Kralup						60	60				
				Littau						176	176				
				Lužec						60	60				
				Moravan						162	162				
				Pardubic						147	147				
				Přelouč						—	146				
				Schlappanitz						184	184				
				Segen-Gottes						195	195				
				Tischnowitz						200	200				
				Ungar.-Brod						227	227				
				Welwarn						78	78				
				Wlkosch-Keltschan						211	211				
				Svolinoves	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					60					

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2156	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (rücksichtlich der Linien des Abschnittes A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 und 2), der Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Kupfervitriol** und **Krystall-Azurin**, beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach den Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, resp. Bahnlinien		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen entweder eine k. k. Landwirthschafts-, bezw. Ackerbau-Gesellschaft, ein Landesculturrath, eine Landesculturraths-Section, ein landwirthschaftlicher Verein, bezw. eine solche Vereinigung, ein Bezirksausschuss, auch Bezirksvertretung, eine Gemeinde, oder ein von diesen Körperschaften zum Bezuge genannter Artikel, zwecks bestimmungsgemässer Abgabe derselben an Landwirthe zu einem festgesetzten Preise, ermächtigter und der Empfangsbahn speciell namhaft gemachter Depositeur, oder endlich ein Landwirth selbst als Empfänger zu erscheinen hat. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	**50 Percent Nachlass** von den Frachtsätzen der Localtarife der betheiligten Bahnen		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1899 bei der Verwaltung der Empfangsbahn. Jene Frachtbriefe, welche an einen der gedachten Depositeure oder an einen Landwirth lauten, haben auf der Rückseite mit einer Bestätigung jener der vorgenannten Körperschaften, in deren Bereich die Abgabe der Sendungen erfolgte, des Inhaltes versehen zu sein, dass das bezogene Kupfervitriol, resp. Krystall-Azurin ausschliesslich nur zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans verwendet worden ist. Die Frachtbriefe werden bei Liquidirung des Tarifnachtrages bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Die Frachtrückvergütung für Sendungen, welche im directen Verkehre der betheiligten Bahnen abgefertigt wurden, erfolgt nach Massgabe der Differenz zwischen den aus dem bezüglichen directen Tarife entfallenden Antheilen und den um 50 Percent ermässigten Frachtsätzen der Localtarife der einzelnen Bahnverwaltungen
2157	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Sand der Pos. E—20 des Tariftheiles I in Säcken verpackt		für Sendungen nach Rumänien:	Bei Verladung in offenen Wagen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif		Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Glinsko	Itzkany trans.				67·4 kr. = 135·2 Heller	87·8	47·4			
				Zuczka	Itzkany trans.				23 kr. = 46 Heller	28·0	18·0			
					für Sendungen nach Ungarn:									
				Glinsko	Landesgrenze bei Woronienka trs.				55 kr. = 111·2 Heller	72·8	38·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2158	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Farbholzextracte	Rosenthal-Graupen	Wien II K.F.J.B. und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	604	558	46	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen zu 5000 kg und 10.000 kg haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
				Rosenthal-Graupen	Wien Donauquaibahnhof	in Mengen unter 5000 kg			624	566	58			
			Farbhölzer aller Art, geraspelt, gemahlen oder zerkleinert aus der Pos. F—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Rosenthal-Graupen	Wien II K.F.J.B. und Nussdorf	in Mengen unter 5000 kg			435	400	35			
				Rosenthal-Graupen	Wien Donauquaibahnhof	in Mengen unter 5000 kg			455	420	35			
				Rosenthal-Graupen	Wien II K.F.J.B. und Nussdorf	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 Kilogramm pro Wagen			289	270	19			
						10.000			269	232	37			
				Rosenthal-Graupen	Wien Donauquaibahnhof	5.000			297	278	19			
						10.000			277	240	37			
			Sumach (Schmack) der Pos. S—66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Wien Donauquaibahnhof	Rosenthal-Graupen	5.000			297	278	19			
						10.000			277	240	37			
									Heller					
2159	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzstoff der Pos H—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1898, als Frachtgut	Hermagor	Wien I (K.E.B.)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	176	168	8	Im Kartirungswege		
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				144	136	8			
				Hermagor	Triest Freihafen (k.k.St.B.) Triest St. Andrae Triest Stadt (k.k.St.B.)				128	120	8			
				Nötsch	Triest Freihafen (k.k.St.B.) Triest St. Andrae Triest Stadt (k.k.St.B.)				96	88	8			
			Holzstoffpappe der Pos. P—3 a	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				246	224	22			
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				214	186	28			
				Hermagor	Triest Freihafen (k.k.St.B.) Triest St. Andrae Triest Stadt (k.k.St.B.)				174	162	12			
				Nötsch	Triest Freihafen (k.k.St.B.) Triest St. Andrae Triest Stadt (k.k.St.B.)				142	124	18			
			Papier der Pos. P—1 a und 1 b	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				320	284	36			
				Hermagor	Triest Freihafen (k.k.St.B.) Triest St. Andrae Triest Stadt (k.k.St.B.)				180	176	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2160	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Magnesit (Bitterspat) in Stücken oder gemahlen, roh und gebrannt	Pelsöcz		Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. December 1893	Es besteht kein directer Frachtsatz	Mark		Im Kartirungswege		
					Bergisch-Gladbach					3·22				
					Bochum Süd					3·07				
					Bochum Nord					3·07				
					Dortmund B.M.					3·04				
					Dortmund D.G.E.					3·03				
					Dortmund K.M.					3·04				
					Dortmund Süd					3·03				
					Duisburg					3·14				
					Düsseldorf-Bilk					3·17				
					Düsseldorf-Lierenfeld					3·18				
					Eisern					3·08				
					Essen (Hauptbahnhof)					3·10				
					Essen (Hauptbahnhof), Fil. Krupp					3·10				
					Essen Nord					3·10				
					Essen Nord Fil. Krupp					3·10				
					Eschweiler-Aue					3·34				
					Geisweid					3·05				
					Hagen					3·05				
					Homberg					3·18				
					Hörde					3·02				
					Langendreer Süd					3·05				
					Mülheim a. d. Ruhr					3·13				
					Mülheim a. Rhein					3·20				
					Neheim-Hüsten					2·97				
					Neumühl					3·15				
					Neunkirchen (Sieg)					3·07				
					Oberhausen					3·13				
					Osnabrück (Bremer Bhf.)					2·90				
					Osnabrück (Hannover Bhf.)					2·90				
					Ruhrort-Hafen					3·15				
					Ruhrort-Rhein					3·15				
					Rath					3·16				
					Schwerte					3·02				
					Schalke					3·10				
					Wetter (Ruhr)					3 06				
					Witten (West)					3·06				
2161	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Krasne	Lemberg pod zamkiem	Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A	für ermässigtes Eilgut	des Ausnahmetarifes X, der Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Lemberg pod zamkiem	Krasne	Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen			der Classe II					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2162	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Schotter aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Oetzthal Zirl	Wilten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von der Gemeindevorstehung Wilten unter der eigenen Adresse mit der Bestimmung zur Instandhaltung oder Anlage öffentlicher Strassen und Wege bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	8 kr. oder 16 Heller 5 kr. oder 10 Heller	10 Heller 8 Heller	6 Heller 2 Heller	Im Kartirungswege		
2163	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Linz	Königgrätz Reichenberg Leitmeritz Reichenau i. B. Hohenelbe Friedland i. B. Aussig (A.T.E.) Teplitz Kaaden-Brunnersdorf Karlsbad	Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 549 542 486 516 598 584 531 520 479 510		Im Kartirungswege		
2164	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Bodenbach-Tetschen	Krakau	Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung für dieses Quantum und Einhaltung der bezüglichen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1895	Verschieden	263 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbriefe über den Transport von der Aufgabsstation bis Krakau und Nachweis der Weiterversendung von Krakau nach Rumänien. Die Frachtbriefe werden nicht wieder zurückgestellt und sind längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzureichen	
2165	Südbahn-Gesellschaft		Knochen, auch gereinigt und zerkleinert	Triest-Freihafen S.B. und Fiume-Freihafen	Wien-Matzleinsdorf Grammat-Neusiedl	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen stammen oder via Suezcanal einlangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	173 Heller 171 Heller incl. Mgb., bezw. bei Fiume incl. ung. Transportsteuer	155 Heller incl. Mgb., bezw. bei Fiume incl. ung. Transportsteuer	18 Heller 16 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachweis der Provenienz via Gibraltar oder Suezcanal ist bei der Aufgabe zu erbringen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2166	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladeutensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	M o r i	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Interner Tarif	V a r i a b e l	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg und 1 km b) Bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller per 100 kg und 1 km als Stückgut c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller per 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen hat. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h per 100 kg entrichtet werden	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
2167	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecke Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter vertrachtet werden. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Interner Tarif	Variabel	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2168	Südbahn-Gesellschaft		Olivenholz, rohes	Mori transit (mit der Provenienz aus Italien via Riva)	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen nachweislich von Italien provenieren und in Riva mit directen, nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Interner Tarif	Variabel	Francs 25 per Tonne	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und Ausweise der k. k. Finanzbehörde über die bedungene Provenienz aus Italien, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller a)	b)	c)				
2169	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5, 6, 7 und 8, Blei der Pos. B—21, Bleiwaaren der Pos. B—27 des Tarifes Theil I, ferner Bleiglätte, Bleizinnober, Bleisafran, Minium, Mennige, Bleiweiss	Hetzendorf	Bares	Die Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien zum Export gelangen. Sendungen, welche via Bares per Bahn verfrachtet werden, müssen mit directen, nach serbischen, rumänischen oder bulgarischen Bahnstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Ueber Sendungen, welche nicht laut Tarif für den Umschlagsverkehr via Bares, sondern im gebrochenen Verkehr mit anderen Schiffen als jenen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ab Bares nach den oben bezeichneten Ländern weiter befördert werden, müssen die Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Bares, dann die Schiffsdocumente ab Bares und die Zolldocumente über den erfolgten Export nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien beigebracht werden. a) In Einzelsendungen, b) für Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6, sowie für Blei, Bleiwaaren, Bleiglätte etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, c) für Eisen und Stahl der Pos. E—5, 7 und 8, sowie für Drahtstiften bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Eisen und Stahl der Pos. E—7 und 8, sowie Drahtstiften sind durch die Partei auf- und abzuladen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	116	108	90	Variabel	Im Kartirungswege, wenn der Transport mit directen Frachtbriefen per Bahn erfolgt, sonst im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Bares unter Anschluss der Schiffsdocumente ab Bares und der den bedungenen Export nachweisenden Zolldocumente, welche Documente längstens bis Ende Februar 1899 in Vorlage gebracht werden müssen	*) Kommt nur bei Weiterbeförderung ab Bares per Wasser in Frage
				Gumpoldskirchen						110	102	84				
				Leobersdorf						106	98	80				
				Neunkirchen						106	96	80				
				Ternitz						108	98	82				
				Steinhaus a. S.						121	111	94				
				Mürzzuschlag						116	106	90				
				Spital a. S.						121	111	94				
				Wartberg-Mürzthal						110	100	86				
				Kapfenberg						104	96	82				
				Bruck a. M.						102	94	80				
				Leoben S.B.						106	98	84				
				Peggau						90	82	70				
				Graz S.B.						84	76	66				
				Saldenhofen						82	74	62				
				Unter-Drauburg						84	76	66				
				Prevali						88	80	68				
				Klagenfurt						104	98	82				
				Krumpendorf						108	100	84				
				Pörtschach a. S.						108	100	86				
				Villach S.B.						112	108	92				
				Store						78	70	60				
				Cilli						80	72	62				
				Laibach S.B.						106	98	84				
2170			Papier aller Art und Pappendeckel	Gloggnitz		a) In jedem Gewichte*) b) Bei Aufgabe von mindest. 5.000 kg c) „ „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen*)				218	166	141				
				Gratwein						173	142	116				
				Graz S.B.						167	126	113				
				Salloch						206	158	134				
				Laibach S.B.						213	158	138				
				Görz						325	254	198				
				Frohnleiten						186	152	123				
2171			Zündwaaren, als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Graz S.B.		In jedem Gewichte					168					
				Leibnitz							144					
				Görz							324					
										incl. Mgb., bezw. incl. ung. Steuer						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2172	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Braunkohle	Triebschitz	Tyssa-Königswald	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen.	Vom 1. December 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localgütertarife	Besteht keiner	3·06 Kronen für 1000 kg		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
2173	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Kohlenlösche	den Schächten der k. k. Bergdirection in Brüx	dem Venus-Tiefbau-Schachte bei Paredl	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen innerhalb der reglementmässigen Frist vom Schachte mit Kohle beladen zum Abtransporte wieder der Bahn übergeben werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif	Besteht keiner	0·9 Kronen für 1000 kg		Im Kartirungswege		
2174	Böhmischen Nordbahn		Strassenkehricht	Prag B.N.B.	Vsetat-Přivor	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 17 des Localgütertarifes der B.N.B.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif der B.N.B. vom 15. August 1889	Frachtsatz per Wagen: 20 Kronen	17 Kronen	3 Kronen	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
88	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	336	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Sämmtlichen Aufgabsstationen des oberschlesischen Kolenrevieres	Gross-Opatowitz	Vom 30. November 1897 ab bezieht sich das Zugeständniss auf den Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 15. October 1897	

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf alter, ausrangirter Locomotiven.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, **zwei Stück ausrangirte,** in der Werkstätte Stanislau stehende **Locomotiven** Nr. 4017 und 4020 im Wege der öffentlichen Concurrenz zu veräussern. Es sind dies dreiachsige Güterzugslocomotiven mit Schlepptendern englischer Provenienz, im Jahre 1871 bei Dubs & Co. in Glasgow gebaut; sie haben eine Zugkraft von 45 bis 50 Lastwagen bei 5 Permille Steigung, 45 km Geschwindigkeit per Stunde und sind für 8 Atmosphären Dampfspannung concessionirt.

Wiewohl diese beiden Locomotiven noch als solche verwendbar sind, übernimmt die k. k. Staatsbahn-Direction für deren Dienstfähigkeit keine Haftung, weshalb es Sache der Offerenten ist, sich über den Zustand der zur Veräusserung bestimmten Locomotiven genau zu orientiren, indem etwaige diesbezüglich später vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die diesbezüglichen gestempelten, versiegelten und mit der Aufschrift „Offert auf Ankauf von alten Locomotiven" versehenen Offerte sind bis **5. December l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Am 6. December l. J. findet um 10 Uhr Vormittags die Eröffnung der Offerte statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Die Preise sind per je eine Locomotive sammt Tender loco Stanislau zu offeriren.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch separat, ist ein Vadium von 10 Percent der offerirten Kaufsumme bei der h. o. Staatsbahn-Directionscasse zu erlegen.

Die nach dem festgestellten Termine eingebrachten Offerte oder solche, welche der gegenwärtigen Ausschreibung nicht entsprechen, werden unberücksichtigt bleiben.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. Wien, 30. November 1897. X. Jahrgang.

Uebersicht des Baufortschrittes der im I. Semester 1897 in Ausführung begriffenen österreichischen Eisenbahnen.

Mit Ende des Jahres 1896 verblieben an Bahnen, bezw. Theilstrecken 839 km im Bau.

Im I. Semester 1897 sind nachfolgende Bahnlinien und Theilstrecken hinzugekommen, und zwar:

A. Bahnen, welche der Staat für Rechnung der Concessionäre baut.

Strecken der Linie Marienbad—Karlsbad (rund 26 km), die Localbahn Polička-Skutsch (33 km), die Strecke Gross-Hollenstein—Kienberg der Ybbsthalbahn (45 km) und eine Theilstrecke der Linie Czortków—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen (rund 8 km).

B. Privat-Localbahnen.

Die Strecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau (36 km), Lupków-Cisna (27 km), Linz-Urfahr—Pöstlingberg (6 km), (Prag) Smichov-Košiř (3 km), Prag-Žižkov—Kgl. Weinberge (6 km), Beraun-Koněprus-Königshof (13 km), Graz-Maria Trost (Fölling) (7 km), Reichenberger elektrische Strassenbahnen (5 km) und die Strecke Cervignano—Landesgrenze der Friauler Eisenbahn (3 km), zusammen rund 218 km.

Nach Hinzurechnung der zu Ende des Jahres 1896 verbliebenen Baulinien und Strecken von 839 km Länge standen sohin im I. Semester 1897 an Bahnen 1057 km in Bauausführung.

In der ersten Hälfte des Jahres 1897 wurden von diesen Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

a) Staatsbahnen: die Linie Halicz — Ostrów (Tarnopol) sammt Erweiterung der Stationen Tarnopol und Halicz (104 km);

b) Privat-Localbahnen: von den Bukowinaer Landesbahnen die Linien Itzkany—Suczawa (5 km) und Hliboka—Sereth (15 km), dann die Strecken Rakonitz—Pladen, Pladen—Protiwitz—Buchau und Protiwitz—Luditz der Localbahn Rakonitz-Petschau sammt Abzweigung Protiwitz-Buchau (rund 69 km), die Strecke Čerčan—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš (16 km), Melnik-Mšeno sammt Abzweigung Lhotka-Střednitz und Schleppbahn Melnik-Elbeumschlagsplatz (29 km); ferner Strecken der Schneebergbahn (40 km), Saitz-Czeicz-Göding (38 km), je eine Theilstrecke der elektrischen Bahnen (Prag) Smichov-Košiř (2 km) und Prag-Žižkov—Kgl. Weinberge (3 km), zusammen somit 321 km.

Demnach verbleiben von den im I. Semester 1897 in Bauausführung gestandenen Bahnen in der nachgewiesenen Länge von 1057 km nach Abzug der eröffneten Baulinien und Strecken von 321 km mit Ende des I. Semesters 1897 noch rund 736 km Bahnen im Bau.

Hievon entfallen auf:

A. Hauptbahnen.

I. Staatsbahnen: die Linien Chodorów—Podwysokie (42 km) und Beraun—Duschnik (16 km).

II. Bahnen, welche der Staat für Rechnung der Concessionäre baut: Theile der Wiener Stadtbahn (31 km), dann Baustrecken der Linien Marienbad—Karlsbad (40 km) und Karlsbad—Johanngeorgenstadt (26 km).

B. Localbahnen.

I. Staatsbahnen: die Localbahnen Barzdorf-Jauernig (6 km) und Haugsdorf-Weidenau (5 km).

II. Bahnen, welche der Staat für Rechnung der Concessionäre baut: Bukowinaer Landesbahnen: Nepolokoutz-Wiżnitz (45 km), Radautz-Frassin (42 km), Lużan-Zaleszczyki (43 km); dann die Localbahnen Neuhaus-Neubistritz (31 km) und Polička-Skutsch (33 km), die Strecke Gross-Hollenstein—Kienberg der Ybbsthalbahn (45 km) und ein Theil der Linie Czortków—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen (8 km).

III. Privatbahnen, vom Landesausschusse in Böhmen in Ausführung: die Strecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau sammt Abzweigung (36 km), dann die Strecken der Localbahn Čercan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš (46 km) und Mšeno—Unter-Cetno (14 km).

IV. Privatbahnen, vom Landesausschusse in Niederösterreich in Ausführung: die Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (30 km).

V. Privatbahnen, vom Landesausschusse in Galizien in Ausführung: die Localbahnen Borki wielkie - Grzymalów (32 km) und Lupków-Cisna (27 km).

VI. Privatbahnen, von Privaten in Ausführung: die Endstrecke der Schneebergbahn (2 km), die Localbahn Zell a. See-Krimml (Pinzgauer Localbahn) (53 km), die Strecke Settenz—Lobositz und die Schleppbahn zur Elbe der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg (38 km), die Czernowitzer elektrische Strassenbahn (7 km), die elektrische Kleinbahn Linz-Urfahr—Pöstlingberg (6 km), Theile der elektrischen Bahnen (Prag) Smichov-Košiř (1 km) und Prag-Žižkov—Kgl. Weinberge (3 km), die Localbahnen Beraun - Koněprus - Königshof (13 km) und Graz - Maria Trost (Fölling) (7 km), die Reichenberger elektrischen Strassenbahnen (5 km) und die Strecke Cervignano — Landesgrenze der Friauler Eisenbahn (3 km), zusammen 736 km.

Durch die vorangeführten, im I. Semester 1897 dem Betriebe übergebenen Bahnen wurden folgende neue Stationen und Haltestellen dem öffentlichen Verkehre zugeführt:

Auf der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) wurden die Stationen Bołszowce, Skomorochy stare, Lipica dolna, Mieczyszczów, Krzywe, Kozowa, Słoboda-Teofipolka, Denysow-Kupczynce und Chodaczkow wielkie für den Gesammtverkehr mit vorläufigem Ausschlusse explosiver Gegenstände, dann die Ausweiche Nagrabie und die Haltestelle Bucniów für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr und die Haltestelle Ostrów für den Personenverkehr eröffnet.

Auf der Bukowinaer Landesbahn Itzkany-Suczawa wurden die Haltestellen Itzkany Bad, Alt-Itzkany und Kreuzgasse für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Auf der Bukowinaer Landesbahn Hliboka-Sereth wurden die Stationen Tereblestie und Sereth für den Gesammtverkehr mit Ausschluss explosiver Gegenstände, dann die Haltestelle Kamenka für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und die Haltestelle Berlińce für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Auf der Theilstrecke Rakonitz — Pladen—Luditz der Localbahn Rakonitz-Petschau wurden die Stationen Senomat - Schanowa, Pschoblik, Woratschen, Jechnitz, Lubenz, Chiesch und Luditz für den Gesammtverkehr mit Ausschluss explosiver Güter, dann die Haltestelle Gerten für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, letzteren in ganzen Wagenladungen mit Ausschluss lebender Thiere, und die Haltestellen Alberitz und Liebkowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Auf dem Flügel Protiwitz-Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau gelangten die Stationen Bohentsch und Buchau für den Gesammtverkehr mit Ausschluss explosiver Güter und die Haltestelle Luditz-Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Auf der Theilstrecke Čerčan-Pišely—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan wurden die Stationen Poritsch a. d. S., Tejnitz a. d. S. und Krhanitz für den Gesammtverkehr, dann die Ladestellen Svarov und Požar und die Haltestelle Pecerad für den Güterverkehr eröffnet.

Auf der Localbahn Melnik-Mšeno und deren Flügel Lhotka-Střednitz wurden die Stationen Wrutitz-Jelenitz, Lhotka, Nebužel, Kanina-Aujezd, Mšeno und Střednitz für den Gesammtverkehr mit Ausschluss explosiver Güter und die Ladestellen Jenichov und Živonin mit der Abfertigungsbefugniss für Wagenladungen während der Rübencampagne, das ist vom 15. September bis 15. Jänner jeden Jahres, eröffnet; auf der Schleppbahn Melnik-Elbeumschlagsplatz wurde die Station Elbeumschlagsplatz vorläufig nur mit der Abfertigungsbefugniss für Güter in vollen Wagenladungen, deren Ueberladung in das Schiff und umgekehrt ausschliesslich von den Parteien besorgt wird, eröffnet.

Auf der Schneebergbahn wurden die Stationen Fischau, Winzendorf, Willendorf, Grünbach und Puchberg a. Sch. für den Gesammtverkehr, ferner die Haltestellen Brunn a. St., Weikersdorf a. St., Unter-Höflein, Grünbach-Klaus und Pfennigbach für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann die Haltestellen Urschendorf und „k. und k. Feuerwerksanstalt“ für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Eil- und Stückgutverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen, und schliesslich die Haltestellen Schneebergdörfl, Hauslitzsattel und Baumgartner in der Zahnradstrecke für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Stückgutverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen à 5000 kg eröffnet.

Auf der Localbahn Saitz - Czeicz - Göding wurden die Stationen Gross-Pawlowitz, Bořetitz, Kobyli, Czeicz und Mutenitz für den Gesammtverkehr, dann die Haltestelle Gross-Pawlowitz-Markt für den Personen- und Gepäcksverkehr und die Halte- und Ladestelle Brumowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr und für die Aufgabe von Rüben und Abgabe von Rübenabfällen u. dgl. in Wagenladungen eröffnet.

Schliesslich wurde auf den dem Betriebe übergebenen Theilstrecken der elektrischen Kleinbahnen in Prag und Umgebung eine grössere Zahl von Haltestellen für den localen Personenverkehr eröffnet.

Hinsichtlich der Bahnen, welche schon mit Ende des Jahres 1896 im Betriebe standen und bezüglich der sodann zugewachsenen Betriebslinien ergaben sich im Verlaufe des I. Semesters 1897 mehrfache Veränderungen und Vermehrungen, und zwar:

I. Auf den Staatsbahnlinien und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen

wurde die früher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Station Markowce der Linie Lemberg—Czernowitz für den Wagenladungsverkehr, ferner die bisher von dem Stückgutverkehr ausgeschlossene Station Frankstadt der Linie Sternberg — Wichstadtl-Lichtenau für den Gesammtverkehr, desgleichen die bisher nur für den Güterverkehr eingerichtete Station Wygoda der Linie Dolina—Wygoda für den Gesammtverkehr, dann die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Mlatz der Linie Pilsen—Dux für den Wagenladungsverkehr, die bisher nur für den beschränkten Gepäcksverkehr bestandene Ladestelle Nagrabie der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) für den unbeschränkten Gepäcksverkehr, die früher nur für den Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Berlińce der Linie Hliboka—Sereth für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr und schliesslich die bisher

nur für den Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Požar der Linie Čerčan—Modřan für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr erweitert, bezw. eröffnet.

An neu errichteten Stationen und Haltestellen gelangten zur Eröffnung: die Station Pilsen-Skodawerke auf der Linie Wien—Eger für den Frachtenverkehr; dann die Haltestellen Gross-Haslau auf der Linie Schwarzenau—Zwettl, Olbersbach auf der Linie Wien—Salzburg, beide für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner Beckow und Tisowetz auf der Linie Hliboka—Berhometh für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

II. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

Auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden nachbenannte Haltestellen erweitert, bezw. eröffnet, und zwar: die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, ferner nach Massgabe specieller Zugeständnisse für den beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Boniowitz der Linie Olmütz—Sternberg für den allgemeinen Frachtgüter- und Wagenladungsverkehr; die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für den beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Oppahof-Stettin der Linie Schönbrunn—Troppau für die Auf- und Abgabe von Eilgütern, dann die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, bezw. für Frachtgüter in Wagenladungen unter bestimmten Modalitäten befugten Haltestellen Blatze, Celčic und Pivin der Linie Brünn — Olmütz, Gross - Kuntschitz der Linie Kojetein—Bielitz, Mierowitz a. H., Niemtschitz und Wežek-Bochoř der Linie Nezamislitz—Prerau, Roketnitz der Linie Prerau—Olmütz, Voitelsbrunn und Wildendürnbach der Linie Lundenburg—Zellerndorf, Lultsch der Linie Brünn—Olmütz, Dielhau und Oppahof-Stettin der Linie Schönbrunn—Troppau, Grosshof der Linie Branowitz—Pohrlitz, Loboditz und Uhritschitz der Linie Kojetein—Tobitschau, Schwansdorf der Linie Zauchtl—Bautsch, Stritesch der Linie Krasna — Rožnau, Nieder-Absdorf der Linie Drösing—Zistersdorf und endlich der Ladestelle Lowieschitz der Linie Nezamislitz—Prerau insgesammt für die Abgabe von Düngemitteln aller Art.

Weiters wurde die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Darkau der Linie Oderberg—Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn für den Eilgutverkehr und die bisher nur für den Personenverkehr und für die Abfertigung des Reisegepäckes im Nachzahlungswege befugten Haltestellen Grobelno auf der Linie Wien—Triest und Rattenberg auf der Linie Kufstein—Ala der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Gepäcks- und Eilgutexpedition erweitert, bezw. eröffnet. (Vergl. Verordnungsblatt Nr. 69 vom 17. Juni 1897.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Teresin—Skała: Herstellung einer Druckwerksanlage in der Station Skała: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat zur Vornahme der politischen Begehung unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des galizischen Wasserrechtsgesetzes vom 14. März 1875 (L.-G.-Bl. Nr. 38), sowie der Enteignungsverhandlung anlässlich der projectirten Druckwerksanlage in der Station Skała und eventuellen directen Wasserentnahme aus dem Zbrnezflusse den Termin für den 2. December 1897 bestimmt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 17.878/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Project für die beabsichtigten Aenderungen der genehmigten Erweiterungen der Anlagen am Nordende des Oderberger Bahnhofes: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die beabsichtigten Aenderungen der mit dem Erlasse vom 4. April 1897, Z. 4202/IV, genehmigten Erweiterung der Anlagen am Nordende des Bahnhofes in Oderberg als entsprechend unter Vorbehalt genehmigt und die k. k. Landesregierung in Troppau ermächtigt, im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.964/IV.]

Projectirte Localbahn Prerau-Dřewohostitz-Bistritz am Hostein. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Im Hinblick auf die am 14. und 15. Juli durchgeführte Trassenrevision und Stationscommission für eine normalspurige Localbahn von der Station Prerau der Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Dřewohostitz zur Station Bistritz a/H. der Linie Kojetein—Bielitz der genannten Bahngesellschaft hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung obgenannter Localbahn im Allgemeinem genehmigt. [E.-M.-Z. 9382/I.]

Localbahn Petrowitz - Karwin. (Anschlussstation Karwin: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn vorgelegten Projectes für die Anschlussstation Karwin der Localbahn Petrowitz-Karwin auf den 6. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. v. Marenzeller betraut. [E.-M.-Z. 17.607/I.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Varianten: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. November die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Detailprojectes für die Varianten km 0·0—3·830, km 13·373—15·063, km 32·385—33·543, km 38·285—39·827 und km 45·000—53·460 der Localbahn Trzebinia-Skawce die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. [E.-M.-Z. 16.304/I.]

Ybbsthalbahn. (Theilstrecke Gross-Hollenstein—Lunz—Gaming: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 10. September durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellung rücksichtlich des Detailprojectes für die bei der politischen Begehung der Theilstrecken Gross-Hollenstein—Lunz—Gaming der Ybbsthalbahn ausgeschlossenen Strecken km 31·4—31·6 und km 43·1—45·0 (inclusive der Station Göstling) wurde Seitens der Commission der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 16.682/I.]

Localbahn Gstadt-Ybbsitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die Localbahn Gstadt-Ybbsitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 7. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 17.864/I.]

Elektrische Kleinbahnen Stadt Laibach und Umgebung. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission, eventuell politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat hinsichtlich des von der krainischen Baugesellschaft vorgelegten Projectes für ein in der Stadt Laibach und Umgebung herzustellendes, mit elektrischer Kraft zu betreibendes Kleinbahnnetz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission und bei eventuell anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung anberaumt. [E.-M.-Z. 17.719/I.]

Ausland.

Italien. (Simplon-Eisenbahn. Beisteuer der Stadt Genua.) Die von der Municipalverwaltung von Genua aufgestellte Commission zum Studium der Frage der Zulässigkeit einer Beisteuer zur Simplon-Unternehmung hat sich für diese in günstigem Sinne geäussert. Diese Commission erklärt nämlich, dass eine Subvention, wenn auch nicht in dem vollen angesprochenen Betrage von $1^1/_2$ Millionen, zuzugestehen wäre.

— (Beisteuer der Stadt Mailand zur Simplonbahn.) Der Communalrath von Mailand hat am 28. October mit hervorragender Mehrheit die Leistung einer Beisteuer von einer Million Lire für die Simplonlinie beschlossen. Die Sparcasse von Mailand wird diese Summe zu den günstigen Bedingungen zur Verfügung stellen. Auch der Provinzialrath von Novara hat an demselben Tage einstimmig eine Beisteuer von 200.000 Lire zu dem nämlichen Zwecke votirt.

— (Valsugana-Bahn.) Angesichts der Unmöglichkeit, mit der von der Regierung zugesicherten kilometrischen Subvention von 5000 Lire und der Beisteuer der Commune und der Provinz Venedig den Bau der Strecke Bassano — Primolano (30 km) auszuführen, haben der Bürgermeister und der Präsident der Handelskammer von Venedig beim Ministerium für öffentliche Arbeiten Vorstellungen erhoben, auf dass von der Regierung für die Ermöglichung des Baues der gedachten Strecke weitere specielle Vorsorge getroffen werde, und zwar umso eher, als es sich im vorliegenden Falle um eine von der Legislative schon dreimal als nothwendig anerkannte Strecke handelt. Man pflegt zur Entschuldigung für die Verzögerung des Baues dieser Linie anzuführen, dass die mit Gesetz vom Jahre 1879 bestimmten Linien wegen Mangels an Mitteln nicht alle zur Ausführung gelangen konnten, und dass insbesonders gegenwärtig die finanzielle Lage eine weitere Inanspruchnahme des Staatsschatzes nicht opportun erscheinen lasse. Dies trifft jedoch nur zum Theil zu, weil, während viele und darunter auch wichtige vom Gesetze sanctionirte Linien beiseite gelassen worden waren, in der Periode nach dem Jahre 1888 Seitens der Regierung gar manche Millionen zum Baue und zur Subventionirung von neuen, in das Gesetz vom Jahre 1879 nicht mit einbezogenen Linien aufgewendet wurden, so dass es gegenwärtig nur gerecht erscheint, wenn für einen gesetzlich dreimal festgesetzten Bahnbau eine besondere Subvention angefordert wird. Und so wurde denn auch Seitens der gedachten Vertreter der Stadt und der Provinz Venedig vom Minister für öffentliche Arbeiten die Vorlage eines Gesetzentwurfes erbeten, wonach ab 1904 für die Dauer von 70 Jahren für die Linie Bassano—Primolano eine kilometrische Staatssubvention von 15.000 Lire, mithin 450.000 Lire jährlich, festgesetzt wird.

— (Die Eisenbahn-Untersuchungscommission.) Die Eisenbahn-Untersuchungscommission hat drei Subcomités mit der Inspicirung der Acten und Documente der drei grossen Netze betraut. Im Monate October wurde dieselbe bei den Netzen der Mittelmeerbahn und der Sicilischen Eisenbahnen abgewickelt, während gegenwärtig die Inspicirung der Adriatischen Eisenbahn im Zuge ist.

— (Permanente Commission für den Dienst der maritimen Station Venedig.) Ueber im Einvernehmen mit den Ministern des Innern, der Finanzen, der Marine und des Ackerbaues gestellten Antrag des Ministers für öffentliche Arbeiten hat Se. Majestät der König ein Decret unterzeichnet, welches verfügt, dass die Leitung des Dienstes in der maritimen Station Venedig einer permanenten Commission in dieser Stadt zu übertragen sei. An dieser Commission werden nachstehende Behörden und Vertretungen theilnehmen:

1. der Präsident der Provinz als Präsident;
2. der Hafencapitän;
3. der Chefingenieur des königlichen Civil-Geniecorps als Director der Hafenarbeiten;
4. der Zollamtsdirector;
5. ein Vertreter des Municipiums;
6. ein Vertreter der Handelskammer;
7. ein Vertreter der Adriatischen Eisenbahn;
8. ein Vertreter des königlichen Generalinspectorates der Eisenbahnen.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Jänner bis 31. October 1897 betrugen die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn 94,241.380·92 Lire, das ist um 6,224,708·39 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Eisenbahn Rom—Pisa. Doppelgeleise.) Der königliche Generalinspector der Eisenbahnen hat der Verwaltung der Mittelmeerbahn die Vorlage eines Projectes für ein Doppelgeleise auf der Strecke Pisa—Colle Salvetti der Linie Rom—Pisa aufgetragen, und wurden Seitens dieser Verwaltung auch schon die erforderlichen Massnahmen getroffen, damit die Aufstellung dieses Projectes mit aller Beschleunigung erfolge.

— (Zollämtliche Gepäcksrevision bei den Luxuszügen London—Rom und Berlin—Verona.) Der italienische Finanzminister hat die nöthigen Verfügungen getroffen, damit die zollämtliche Gepäcksrevision bei den Luxuszügen London—Rom und Berlin—Verona in den Zügen selbst vorgenommen werde. Bei dem Uebertritte über die Grenze aus dem Auslande werden die zollämtlichen Organe von Ala und Modane die Revision auf der Strecke Ala—Verona, bezw. Modane—Turin vornehmen. Rücksichtlich der nach dem Auslande führenden Luxuszüge wurde das Zollamt Turin für den Zug Rom—London und das Zollamt Verona für den Zug Verona—Berlin mit dem zollämtlichen Dienste betraut, sofern ein solcher nothwendig erscheinen sollte.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn war am 30. September 1897 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern . .	424	10	434
Mit sechs gekuppelten Rädern .	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern . .	111	—	111
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	11	—	11
Mit sechs gekuppelten Rädern .	79	18	97
Verschiebemaschinen	11	—	11
Dampfwagen (System Belpaire) .	2	—	2
Zusammen . . .	1.111	28	1.139
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	51	2	53
Wagen I. Classe	340	5	345
Wagen II. Classe	502	5	507
Gemischte I. und II. Classe . . .	512	6	518
Wagen III. Classe und Zellenwagen	1.470	10	1.480
Gemischte II. und III. Classe . .	7	—	7
Gemischte I., II. und III. Classe	—	—	—
Wagen IV. Classe	8	—	8
Gemischte II. und III. Classe mit Postabtheilung	65	—	65
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I., II. und III. Classe	15	—	15
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen . . .	3.158	28	3.186
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche D und Ds	603	6	609
Mit Postabtheilung	62	—	62
Zusammen . . .	665	6	671
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen S	80	—	80
Für Kleinvieh P und Po	116	—	116
Gedeckte, für Frachten und Vieh F, Fe, G, Q	11.574	75	11.649
Offene hochbordige M, Mz, Mt .	4.332	60	4.392
„ niederbordige V, Vl, Vt .	2.660	—	2.660
„ mit zerlegbarem Bord VB .	850	—	850
Bordlose Vs, D	156	—	156
Cisternenwagen L, Lp, Le . . .	257	—	257
Schotterwagen T, Tg	467	—	467
Schneepflüge Z	25	—	25
Tunnelwagen Y	5	—	5
Diverse Tp, Lg X	10	—	10
Zusammen . . .	20.532	135	20.667

Russland. (Entwurf für die Reorganisation des russischen Verkehrsministeriums.) Der dem russischen Reichsrathe vorgelegte Entwurf einer Reorganisirung des Verkehrsministeriums hebt die gegenwärtig bestehende Theilung der Centralorgane dieses Ministeriums, nämlich des Eisenbahn-Departements und der Verwaltung der Staatsbahnen, auf und setzt anstatt dieser beiden Behörden eine neue ein, welcher alle dem Verkehre übergebenen Staats- und Privatbahnen unterstellt werden. Dieses Ressort wird den Titel: „Verwaltung der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahnen" führen und die Administration der Staatsbahnen, sowie die Aufsicht über den Verkehr auf den Privatbahnen üben. Sodann wird die gegenwärtige „Verwaltung des Baues der Sibirischen Bahn" in ein neues Departement, „Verwaltung des Baues von Eisenbahnen", umgewandelt werden, welches den Bau von Staatsbahnen und Zufuhrwegen zu leiten und die Aufsicht über den Bau von Privat- und Localbahnen zu führen hat. Ferner wird durch die Reform eine dritte Behörde, „das Comité zur Vertheilung von Bestellungen auf Schienen und rollendes Material unter die Fabriken", geschaffen werden, zu deren Obliegenheiten es gehört, die Staats- und Privatbestellungen zwischen den einzelnen Fabriken des Landes rechtzeitig und im Verhältnisse ihrer Leistungsfähigkeit zu vertheilen. Die Thätigkeit des Departements für Chausséen und Wasserstrassen wird mit Rücksicht auf den wachsenden Handel und Waarenverkehr Russlands erweitert und in „Verwaltung von Wasserstrassen, Chausséen und Handelshäfen" umbenannt, während die bisher bestehende „Inspection der Eisenbahnen" mit der Verkehrsinspection in das Ressort „Hauptinspection der Wegecommunicationen" verschmolzen werden soll, neben welcher alsdann noch eine neue Behörde, die „Medicinalinspection des Verkehrsministeriums" creirt werden wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 T. Gehalt ist am 20. August 1897 mit 25 Passagieren und 3369 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 4 Colli Esswaaren, nach Rangoon 3 Colli Manufacturwaaren, 34 Colli Metallwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Kurzwaaren; nach Samarang 136 Colli Seife; nach Soerabaya 4 Colli Schuhwaaren; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Spiritus, 140 Colli Zucker; nach Massaua 410 Colli Bier, 27 Colli Esswaaren, 13 Colli Metallwaaren, 8 Colli Oel, 2 Colli Schuhwaaren, 750 Colli Zucker; 7 Colli Holzwaaren, 200 Colli Cement, 391 Stück Bretter, 5 Colli Glaswaaren; nach Aden 1 Collo Mützen, 225 Colli Baumwollwaaren, 1175 Colli Mehl, 20 Colli Garn, 27 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Glasperlen, 495 Colli Zucker, 17 Colli Spiritus, 12 Colli Oel, 10 Colli Esswaaren, 11 Colli Wein, 10.100 Stück verschiedene Hölzer; nach Hodeidah 10 Colli Metallwaaren, 27 Colli Porzellan, 120 Colli Zucker; nach Gedda 10 Colli Porzellan; nach Zanzibar 683 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Esswaaren, 10 Colli Kurzwaaren; nach Delagoa-Bai 30 Colli Quecksilber; nach Karachi 9 Colli Knöpfe, 72 Colli Papier, 14 Colli Kurzwaaren, 42 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Spielwaaren, 34 Colli Manufacturwaaren, 105 Colli Metallwaaren, 31 Colli Möbel, 9 Colli Glasperlen, 34 Colli Garn, 11.855 Colli Zucker; nach Bombay 27 Colli Mützen, 18 Colli Knöpfe, 875 Colli Papier, 4 Colli Erdwachs, 179 Colli Kurzwaaren, 151 Colli Farben, 208 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Garn, 41 Colli Lampen, 108 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Holzwaaren, 400 Colli Metallwaaren, 11 Colli Glasperlen, 15 Colli Seife, 196 Colli Glaswaaren, 10 Colli Medicamente, 50 Colli Cement, 75 Colli Quecksilber, 11 Colli Uhren, 12 Colli Esswaaren, 40 Colli Zündwaaren, 4805 Colli Zucker; nach Bagdad 14 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 3 Colli Glasperlen, 9 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Metallwaaren; nach Bushire 10 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Glaswaaren, 375 Colli Zucker; nach Calicut 7 Colli Metallwaaren, 3 Colli Farben; nach Cannanore 9 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 90 Colli Papier, 8 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Lampen, 105 Colli Metallwaaren, 10 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Farben, 19 Colli Glasperlen, 100 Colli Schwefel, 30 Colli Wein; nach Colombo 3 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Lampen, 102 Colli Metallwaaren, 16 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Medicinalien, 210 Colli Schwefel; nach Calcutta 90 Colli Knöpfe, 278 Colli Papier, 30 Colli Kaffee, 11 Colli Spielkarten, 185 Colli Baumwollwaaren, 56 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Droguen, 31 Colli Garn, 69 Colli Lampen, 324 Colli Manufacturwaaren, 613 Colli Metallwaaren, 876 Colli Holzwaaren, 16 Colli Möbel, 54 Colli Glasperlen, 155 Colli Glaswaaren, 50 Colli Quecksilber, 12 Colli Wein; nach Penang 8 Colli Baumwollwaaren, 75 Colli Esswaaren, 66 Colli Papier, 36 Colli Garn, 15 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Porzellan, 200 Colli Zucker; nach Singapore 25 Colli Bier, 3 Colli Mützen, 4 Colli Knöpfe, 353 Colli Papier, 50 Colli Erdwachs, 27 Colli Baumwollwaaren, 425 Colli Mehl, 42 Colli Garn, 41 Colli Manufacturwaaren, 221 Colli Metallwaaren, 18 eiserne Cassen, 20 Colli Esswaaren, 11 Colli Möbel, 9 Colli Glasperlen, 3 Colli Schuhwaaren; nach Soerabaya 21 Colli Papier, 150 Colli Erdwachs, 210 Colli Mehl; nach Batavia 11 Colli Papier, 50 Colli Erdwachs, 3 Colli Metallwaaren, 75 Colli Garn, 6 Colli Kurzwaaren, 100 Colli Mehl; nach Samarang 50 Colli Erdwachs, 11 Colli Metallwaaren, 25 Colli Mehl; nach Macassar 25 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Garn, 11 Colli Kurzwaaren; nach Bangkok 26 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 6 Colli Erdwachs, 8 Colli Garn; nach Saigon 12 Colli Papier; nach Palembang 13 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 190 Röhren aus Stahl, 58 Colli Seife, 40 Colli Zucker, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Manila 100 Colli Bier, 85 Colli Papier; nach Shanghai 112 Colli Metallwaaren, 500 Colli Zündwaaren; nach Kobe 74 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Holzwaaren; nach Yokohama 23 Colli Esswaaren, 20 Colli Zucker; nach Bassorah 1 Colli Mützen, 80 Colli Papieri 11 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Manufacturwaaren, 40 Coll, Glaswaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 1,385.655 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. November bis 2. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

26. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

1. Decbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän L. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

26. Novbr., Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca,
29. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich,
1. Decbr., Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Achille", Capitän F. Marocchino, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

28. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien) Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Constanza. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

1. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

2. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Euterpe", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Constanza und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rizeh und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

2. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Helios", Capitän R. Colledani, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien. China und Japan.

27. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Amphitrite", Capitän G. Costanzo, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

30. „ Extradampfer. Dampfer „Maria Teresa", Capitän G. Morovich, nach Bombay mit Berührung nach Port Said, Suez und Aden.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 12. November bei der Firma:

„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan"

Johann Poschacher Edler von Arelshöh, k. k. Hofrath und Generaldirectionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen i. P. in Wien, als vom h. k. k. Eisenbahnministerium ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Localbahn Mauthausen-Grein"

wurde Carl Klaudy, k. k. Regierungsrath und Eisenbahn- und Schiffahrtsdirector i. P. in Wien, als vom h. k. k. Eisenbahnministerium ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Localbahn Wolframs-Teltsch"

wurde August Platte, Generaldirectionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen i. P. in Wien, als vom h. k. k. Eisenbahnministerium ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Endlich wurde bei der Firma:

„Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft"

Dr. Johann Ritter von Spaun, k. k. Sectionschef a. D. in Wien, als vom h. k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht für den Bukowinaer griechisch-orientalischen Religionsfonds ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmäsigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Die diesjährige Herbstsaison eröffnete der Präsident des Vereines, Civilingenieur E. A. Ziffer, am 22. November mit einem Vortrage, in welchem er über seine anlässlich des Ausfluges der Mitglieder des Internationalen permanenten Strassenbahnvereines nach Blankenberghe, Ostende und Brüssel gemachten Beobachtungen und Erfahrungen erschöpfenden Bericht erstattete. Vorerst begann der Redner mit einer detaillirten Charakteristik der ausserordentlichen Entwicklung und Ausdehnung der Verkehrsmittel in Brüssel, bei welchen der Gedanke der Trennung des Nah- und Fernverkehrs in glücklicher Weise durchgeführt erscheint.

Das aus 29 Linien in der Gesammtlänge von 75·5 km bestehende Verkehrsnetz dieser Stadt wird theils mit Dampf und Pferden, theils elektrisch betrieben, und sind es namentlich zwei Unternehmungen, und zwar die Société nationale des chemins de fer Vicinaux und die Société anonyme des Tramways Bruxellois, welche ein hervorragendes Interesse beanspruchen. Sehr eingehend behandelte der Vortragende die mustergiltige Organisation, sowie die Verkehrs- und Betriebseinrichtungen der erstgenannten Gesellschaft, welche pro 1896 einen Complex von 84 Linien mit zusammen 1680·33 km umfassten und dem Personen- und Güterverkehr dienen. Das 84,235.000 Francs betragende Anlagecapital verzinste sich pro 1896 mit 3·08 Percent, betrug also mehr als die Jahresannuität. Eine gleiche eingehende Besprechung widmete der Redner den Bau- und Betriebsverhältnissen der 53·5 km langen Tramways Bruxellois, bei welchen 17·6 km nach dem oberirdischen System Thomson-Houston und 10·4 km nach dem unterirdischen System der Union-Elektricitäts-Gesellschaft ausgerüstet sind. Nach diesen einleitenden Ausführungen wendete sich der Vortragende zur Schilderung des in der Zeit vom 16. bis 18. September stattgehabten Ausfluges. Ein Sonderzug führte am ersten Tage die Theilnehmer nach Blankenberghe, von wo aus die Fahrt nach Ostende angetreten wurde. Die 23·09 km lange Vicinalbahn Blankenberghe—Ostende, mit Dampf-Locomotivbetrieb, führt entlang der Meeresküste auf den Dünen grösstentheils in ebenem Terrain, und betrug bei einem Anlagecapital von 1,141.662 Francs die Dividende pro 1896 4·01 Percent.

Nach Besichtigung der Installationseinrichtungen der mittelst Accumulatoren betriebenen elektrischen Vicinalbahn in Ostende wurde die Fahrt auf der 10 km langen, mit seitlicher Stromabnahme, System Dickinson, ausgerüsteten elektrischen Bahn angetreten, welche die Badeorte Mariakerke und Middelkerke berührt. Die Rückfahrt nach Brüssel wurde gleichfalls mit Sonderzügen zurückgelegt. Am Vormittage des 17. September folgten die Theilnehmer an der Excursion einer Einladung des Generaldirectors der Tramway Bruxellois, Léon Janssen, zur Besichtigung der mustergiltigen Einrichtungen dieser Bahn, hierauf wurde die Fahrt in geschmackvoll geschmückten Wagen (Motor- und Anhängewagen) auf der nach dem „Bois de Cambre" führenden elektrischen Tramway unternommen und die Retourfahrt mit den zur Verfügung gestellten Omnibussen angetreten. Der Nachmittag wurde dem Besuche der Internationalen Ausstellung gewidmet. Der Redner gab ein anschauliches Bild von dieser Ausstellung, deren Section „Elektricität und Traction" die Aufmerksamkeit der Fachgenossen hervorgerufen hatte. Die zur Ausstellung gelangten verschiedenartigen Dynamos, die Collectivausstellung der Londoner Firma R. W. Blackwell für elektrische Traction und jene der New-York Car Wheelwoorks, die elektrische Grubenlocomotive, sowie die Abt'sche Zahnstange und eine Menge technischer Neuheiten fesselten das Interesse der Besucher. Der dritte Tag wurde zur Fahrt auf der 10·5 km langen einmetrigen, mit oberirdischer Stromzuführung nach dem System von Dickinson & Walker ausgeführten elektrischen Bahn „Bruxellois—Ixelles—Boendael—Tervueren" benützt. Der Vortragende beschrieb die Einrichtungen dieser Bahn und erwähnte hiebei die besonders elegant ausgestatteten, als Anhängewagen verkehrenden Restaurationswagen, genannt Wagon Bar. In Tervueren wurde die Colonialausstellung und die Exposition des Eisenbahnmaterials besichtigt. Von den Ausstellungsobjecten fanden namentlich eine 100 t schwere Mallet-Gelenks-Verbundlocomotive, eine 30 m weite Stahlbrücke nach dem System Vierendeel, ein Serpollet-Wagen und ein elektrischer Motorwagen für die Tramway Hamburg—Altona, sowie einige Corridor-Personenwagen der Französischen Ostbahn, die zu den besten Typen des Continents zählen, endlich verschiedene Kleinbahneinrichtungen, Locomotiven und Wagen der Belgischen Staatsbahnen, wie französischer Bahnen, die elektrischen Zugförderungsapparate von Siemens & Halske und Schuckert & Co. vollste Würdigung und allgemeine Anerkennung. Schliesslich wurde auch die einen Hauptanziehungspunkt bildende, normalspurige, einschienige Versuchsbahn, System Behr, in Augenschein genommen. Der Abend vereinigte die Theilnehmer zu einem festlichen Bankette.

Die durch den Ausflug gewonnenen Eindrücke haben, wie der Redner zum Schlusse seines Vortrages ausführte, die hohe Stufe der Entwicklung des Vicinal- und Strassenbahnwesens in Belgien dargethan, wie daselbst die Neuerungen auf dem Gebiete des Tractionswesens durch das Zusammenwirken aller massgebenden Factoren Eingang und kräftige Unterstützung fanden und hiedurch auf Industrie, Handel und Gewerbe, wie auch auf die Hebung des Verkehrs in den Städten und ihrer Umgebung von grösstem Einflusse sind. Es wäre nur zu wünschen, schloss der Redner, dass die Erkenntniss von der Bedeutung und Wichtigkeit dieser modernen Verkehrsmittel, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Rede bei dem Festbankette als demokratische Transportmittel bezeichnete, die von ebenso grosser Wichtigkeit als die Hauptbahnen, auch bei uns eindringe und derartigen Unternehmungen eine wirksamere Unterstützung und mehr Vertrauen entgegengebracht werde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. August 1894.

Die Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 1 und 2, vom 1. August 1894 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung mit 30. November 1897 in Nr. 120 ex 1897 dieses Blattes verlautbart wurde, bleiben noch bis 31. December 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 26. November 1897. [928]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung eines Nachtrages III.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein Nachtrag III zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Ausgabe.

Der Nachtrag III enthält Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages II, sowie geänderte und neue Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 18. November 1897. [929]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der Kundmachung, enthalten im Verordnungs-Blatte Nr. 122 vom 21. October 1897, Seite 2151, betreffend Frachtsätze des am 1. October 1897 in Kraft getretenen Nachtrages III zu dem im obigen Verbande giltigen Tarife Theil II, Heft 4, ist die vorletzte Stationsbenennung „Köln-Köln" in „Köln-Süd" abzuändern.

Wien, am 26. November 1897. [930]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 8 im Tarife, Theil II Heft 2.

Die in dem vom 1. December 1897 giltigen Nachtrage V zum Tarife, Theil II, Heft 2, bei Pos. 6, Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8, Eisen und Stahl etc., enthaltene Anmerkung ist mit Giltigkeit vom 15. December 1897 wie folgt zu ergänzen: „Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen".

Wien, am 28. November 1897. [931]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse und Namensänderung der Halte- und Ladestelle Radwanitz.

Die Halte- und Ladestelle Radwanitz wird am 1. December 1897 unter dem Namen „Radwanitz-Prossenitz" als Station für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Vom bezeichneten Tage angefangen werden die für diese Halte- und Ladestelle in dem Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 auf Seite 63/64 unter V, B, 1 und 2, bezw. im Kilometerzeiger für dieses Netz vom 1. Jänner 1893, auf Seite 3/4 unter II, 1 und 2, festgesetzten beschränkenden Bestimmungen aufgehoben und durch die allgemeinen, reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen ersetzt. Vom selben Tage an erfolgt auch die Frachtberechnung für die in Radwanitz-Prossenitz zur Aufgabe oder Abgabe gelangenden Güter nicht mehr nach den Bestimmungen des vorgenannten Tarifes auf Seite 70, unter VI, C, XIII, sondern nach Massgabe der im Kilometerzeiger für Radwanitz vorgesehenen kilometrischen Entfernungen und der in diesem Tarife enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle, insoweit nicht tarifmässig besondere Frachtsätze für den Verkehr mit Radwanitz-Prossenitz vorgesehen erscheinen.

Diese Erweiterung der Befugnisse und die Namensänderung der Halte- und Ladestelle Radwanitz wird gelegentlich der Neuauflage der betreffenden Tarif-Drucksachen, bezw. des Erscheinens von Nachträgen tarifmässig zur Durchführung gelangen.

Wien, am 12. November 1897. [932]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem Petroleum, Benzin aus Erdöl, Blau-, Grün-, Maschinenöl, Petroleum-Rückständen, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineraltheer in vollen Wagenladungen ab Pardubitz S.N.V.B. loco nach Stationen der Oester. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. November 1891 aufgehoben.

Der neue Tarif kann zum Preise von 10 Hellern per Stück bei der unterzeichneten Direction in Bestellung gebracht werden.

Wien, im November 1897. [933]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Umwandlung der Stationen Bernschlag und Gross-Globnitz in Frachtenhaltestellen.

Ab 1. December 1897 werden die Stationen Bernschlag und Gross-Globnitz der Localbahn Schwarzenau-Zwettl in Frachtenhaltestellen umgewandelt.

Die Aufnahme von Personen und Gepäck, sowie Eil- und Frachtgütern in den genannten Aufnahmsstellen erleidet hiedurch keine Aenderung.

Wien, im November 1897. [934]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Local-Personentarifes, Theil II.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Settenz — Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt ein neuer Tarif-Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft. Derselbe enthält besondere Bestimmungen und Beförderungspreise in Kronenwährung für die Linien

Aussig—Komotau,
Türmitz—Bilin,
Teplitz (Settenz) — Reichenberg.

Exemplare dieses Tarifes können durch die Direction und durch die Stationen zum Preise von je 60 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 25. November 1897. [935]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zum Localgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Settenz — Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt zum Localgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält den Gebührentarif für den Eil- und Frachtgütertransport der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die Direction und durch die Stationen zum Preise von je 60 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 26. November 1897. [936]

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.
Elektrische Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald.

Neuer Personentarif.

Mit 1. Jänner 1898 wird für den Personenverkehr auf der Elekrischen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald nachstehender Tarif zur Einführung gelangen:

Von und nach	Haasestrasse	Kaiserhof	Sparcassa	Theater	Pastornak	Bad	Bleichplatz	Centrale	Park	Kamitz	Wilhelmshof	Teich	Nikelsdorf	Zigeunerwald
	Sämmtliche Fahrpreise in Hellern													
Bahnhof	10	10	10	10	10	20	20	20	20	30	30	30	40	40
Haasestrasse	—	10	10	10	10	10	20	20	20	30	30	30	40	40
Kaiserhof	—	—	10	10	10	10	10	20	20	20	30	30	30	40
Sparcassa	—	—	—	10	10	10	10	10	20	20	20	30	30	30
Theater	—	—	—	—	10	10	10	10	20	20	20	30	30	30
Pastornak	—	—	—	—	—	10	10	10	10	20	20	20	30	30
Bad	—	—	—	—	—	—	10	10	10	20	20	20	30	30
Bleichplatz	—	—	—	—	—	—	—	10	10	10	20	20	30	30
Centrale	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	10	20	20	20
Park	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	20	20	20
Kamitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	20	20
Wilhelmshof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	20
Teich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	20
Nikelsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Zigeunerwald	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte.

Abonnementskarten:

Sparcassa—Zigeunerwald à 100 Stück . . 28 Kronen
Bahnhof—Sparcassa à 25 Stück . . . . . 2 „

Jahreskarten:

Bahnhof—Zigeunerwald . . . . 108 Kronen
Bahnhof—Park . . . . 72 „

Saisonkarten, giltig für fünf Monate:

Bahnhof—Zigeunerwald . . . . 72 Kronen

Schülerkarten:

Ganze Strecke . . . . 12 Heller
Halbe Strecke bis Centrale . . . . 6 „

Bielitz, am 30. October 1897. [937]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Tarife der Localbahn Kranzahl-Oberwiesenthal.) Zum Tarife für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf der schmalspurigen Eisenbahn Kranzahl-Oberwiesenthal trat am 1. November der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Bestimmungen und Frachtsätze für die dem allgemeinen Stückgutverkehre dienende neue Verkehrsstelle Niederschlag.

Abzüge können durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Inhaltsverzeichnisses;
II. Aenderung des Vorwortes;
III. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt B. Besondere Tariftabellen;
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger;
V. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F. Tariftabellen;
VI. Aenderung von Stationsnamen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, haben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch Giltigkeit bis zum 31. December.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. November gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses;
2. Ergänzung zu Abschnitt B. Besondere Tarifvorschriften;
3. Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger;
4. Ergänzung der Ausnahmetarife.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 31. December in Kraft.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft nach Lindau und Vorarlberg mit Umschlag in Passau. (Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. III im Rückvergütungswege.) Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz- und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10.000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach Lindau und Vorarlberg weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die mit Umschlag in Passau giltigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. III für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die bahnseitige Abfertigung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahngebühr als Nebengebühr.

Deutsch-Niederländischer Verband. (Einbeziehung des Artikels Erze in den Ausnahmetarif R für Düngemittel etc.) Vom 15. November 1897 wurde der Artikel „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt" in den in den Heften 1 bis 4 des Verbandsgütertarifes bestehenden Ausnahmetarif R für Düngemittel u. s. w. aufgenommen. Vom gleichen Zeitpunkte ab wurde der im Tarifhefte 5 enthaltene Ausnahmetarif für Düngemittel u. s. w. vom 1. März 1892 aufgehoben und der Ausnahmetarif R für Düngemittel u. s. w., wie er in den Tarifheften 1 bis 4 vorgesehen ist, auf den Verkehr mit sächsischen Stationen, sowie mit der Station Reichenberg (S.N.D.V.) (Heft 5) ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Eröffnung der Strecke Glatz—Seitenberg a. d. Biele.) Am 14. November wurde die Nebenbahn Glatz—Seitenberg a. d. Biele dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Glatz her der Haltepunkt Glatz Stadt, die Haltestellen Nieder-Rengersdorf (erst vom Tage der Fertigstellung ab), Eisersdorf, Ullersdorf a. d. Biele und Kunzendorf a. d. Biele, der Haltepunkt Raiersdorf, der Bahnhof 2. Classe Landeck in Schlesien, der Haltepunkt Olbersdorf und der Bahnhof 3. Classe Seitenberg a. d. Biele. Die neue Strecke zweigt in Station Nieder-Rengersdorf, welche vorläufig noch nicht zur Eröffnung gelangte, zwischen den Stationen Glatz Stadt und Rengersdorf der Strecke Breslau—Mittelwalde ab. Die Haltepunkte Raiersdorf und Olbersdorf sind nur für den Personenverkehr eingerichtet. In Raiersdorf findet eine Gepäckabfertigung überhaupt nicht, in Olbersdorf nur während des Sommers statt.

Die Haltestellen Eisersdorf, Ullersdorf a. d. Biele und Kunzendorf a. d. Biele erhielten Befugnisse zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, sowie Wagenladungsgütern. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Bahnhöfe Landeck in Schlesien und Seitenberg a. d. Biele sind für den Gesammtverkehr eingerichtet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist indessen Landeck nicht geeignet. Gleichzeitig wurde die Güternebenstelle Landeck aufgehoben.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr mit den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen enthält der am 14. November erschienene Nachtrag 4 zum Gruppentarif II, in welchen auch die Entfernungen und Frachtsätze für die seit Ausgabe des Nachtrages 3 eröffneten Stationen Korsenz, Rosen und Warkotsch aufgenommen sind.

Ausserdem enthält der Nachtrag 4 bereits früher bekanntgegebene Aenderungen und Ergänzungen, sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages können durch die Stationscasse Breslau O.-S. Bahnhof kostenfrei bezogen werden.

Im Verkehre mit den übrigen Preussischen und grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Glatz unter Zuschlag folgender Kilometer zugrunde gelegt:

für Eisersdorf . . . . 11 km Zuschlag an Glatz
„ Ullersdorf a. d. Biele . . . . . . 14 „ „ „ „
„ Kunzendorf a. d. Biele . . . . . 19 „ „ „ „
„ Landeck in Schlesien . . . . . . 26 „ „ „ „
„ Seitenberg a. d. Biele . . . . . . 31 „ „ „ „

Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen u. s. w. aus dem niederschlesischen Grubenbezirke geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Staatsbahn-Gruppen-Gütertarif V. (Nachtrag 8.) Am 15. November kam der Nachtrag 8 zum Heft 2 des oben genannten Tarifes zur Einführung. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze von und nach den Stationen Blankenheim, Blankenstein (Saale), Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Hohenmölsen, Kühnhausen, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberweimar, Rehbrücke, Rippach-Poserna, Sandersdorf, Schkölen-Räpitz, Tannepöls, Webau, Werschen, Witterda, Wünsdorf, Zörbig und Zwötzen, Preussische Staatsbahnen, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen in Folge Eröffnung der Strecken Bitterfeld—Stumsdorf, Duderstadt—Leinefelde und Langensalza—Kühnhausen, Frachtsätze für die regelmässige Beförderung von Milch u. s. w. zwischen Geissling und Naumburg a. d. Saale, Grosslehna und Plagwitz - Lindenau, Preussische Staatsbahnen, Sülzenbrücken und Erfurt, Untermassfeld und Suhl, anderweite Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr von und nach den Stationen der Feldabahn, Hildburghausen-Friedrichshaller und Eisfeld-Unterneubrunner Schmalspurbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmstarife 2 für Rohstoffe, 3 für rohe Kalisalze, 4 für Düngekalk, 4b für Mergel zum Düngen, 4c für Rübenerde zum Düngen, 5 für Wegebaumaterialien, 6 für Brennstoffe und 8a für Giesserei-Roheisen, einen neuen Ausnahmetarif 7a für abgerösteten Schwefelkies und endlich Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Kgl. Preussisch und grossherzoglich Hessische Staatsbahnen, grossherzoglich Oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. (Einbeziehung der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.) Mit Giltigkeit vom 15. November wurde die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den oben bezeichneten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2175	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Bares (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Bares-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belisce und Miholjac zu Wasser oder mittelst Bares-Pakráczer Bahn oder über Baranja-Szt.-Lörincz in Bares eingelangt sein. Ausgenommen von der Begünstigung sind jedoch solche Sendungen, welche von Jassenovać, Brod, Bosna-Brod, Šamać, Brčka, Gunja, Gunja-szávapart, Mitrowitz und Essegg stammen. Auf Transporte nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus findet die Begünstigung nicht Anwendung	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892	Verschieden	Für Sendungen von Belisce oder Miholjac stammend 97 Heller, im Uebrigen 110 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Auf- und Abladegebühr	Verschieden	Kartirung		
2176	Südbahn-Gesellschaft		Soda (einfach kohlensaures Natron), roh, calcinirt (Sodaasche) oder krystallisirt, ferner Bleichsoda	Ebensee	Innsbruck	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	166 h	162 h	4 h	Im Kartirungswege		
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier der Position P—1, Ziffer a) und b), der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, giltig vom 1. Jänner 1898	Aichberg-Steyrermühle und Wels	Innsbruck	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg per Frachtbrief. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			a) 340 h b) 226 h c) 212 h inclusive Manipulationsgebühr	a) 330 h b) 216 h c) 196 h	a) 10 h b) 10 h c) 16 h			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2177	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Barcs	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayerischen Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschliesslich 31 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja und Gunja-szávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	a) 0·20 Mark per 100 kg b) 0·50 Mark per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1898 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Getreideverkehr			Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2			0·40 Mark per 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn			Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2			5 Frcs. per Tonne = 1000 kg			
					der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Oesterr.-Ungarisch-Schweizer. Verbandstarif, Theil III, Heft 2			50 Centimes per 100 kg			
					Vorarlberg und Lindau			Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr, Heft 2			50 h per 100 kg *)			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2178	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf)	Marburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner oder aus dem Oberschlesischen Reviere proveniren, via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Marburg adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	104 Heller	88 Heller	16 Heller			
				a) Sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.B. b) Mähr.-Ostrau c) Karwin	Graz S.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalten in Graz (bezw. Eggenberg) oder Laibach adressirt sein und daselbst verarbeitet werden		Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. April 1896	ad a) und b) 161 Heller ad c) 167 „	ad a) und b) 154 Heller ad c) 160 „	ad a), b) und c) 7 Heller	Im Kartirungswege		Die Nachlässe werden von den Strecken Wien (Matzleinsdorf) transit—Graz, bezw. Wien (Matzleinsdorf) transit—Laibach getragen
					Laibach S.B.				ad a) und b) 204 Heller ad c) 210 „	ad a) und b) 190 Heller ad c) 196 „	ad a), b) und c) 14 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2179	Südbahn-Gesellschaft		Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra-, Brücken- und Gerüsthölzer, Eisenconstructionen, Werkzeuge, Ladungsutensilien u. dgl.	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marburg, Marburg—Franzensfeste, Kufstein—Ala und Csakathurn—Budapest S.B. und vice versa	Bozen-Gries	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, resp. von denselben zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller per 100 kg und 1 km und für Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, 0·31 Heller per 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller per 100 kg zu entrichten. Rücksichtlich des ungarischen Durchlaufes ist zu obigen Sätzen noch die entfallende Transportsteuer hinzuzurechnen	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe über versendete und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2180	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries und vice versa	Wr. Neustadt	Sendungen müssen zur Reparatur bestimmt sein, resp. aus der Reparatur retour gehen und Seitens der Bozen-Meraner Bahn zur Aufgabe gelangen, resp. an dieselbe adressirt sein. Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	264 Heller	207 Heller	57 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2181	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven, Tender und Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries	Innsbruck und vice versa	Die Fahrbetriebsmittel müssen Seitens der Bozen-Meraner Bahn an die Südbahnwerkstätte in Innsbruck zur Aufgabe gelangen, resp. von dort an die Bozen-Meraner Bahn retour gehen. Die Zahlung der Fracht hat nach dem Effectivgewichte zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		
2182	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Köflach Oberdorf Pölfing-Brunn Rosenthal Voitsberg Wies	a) den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr. Neustadt incl. und Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; b) nach den Stationen der Strecke Nagy-Marton incl.—Szombathely incl.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und per Frachtbrief Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	a) b) 87 89 84 86 103 105 84 86 81 83 105 107 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2183	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn	Gips der Pos. G—26a der Güterclassification des ab 1. Jänner 1898 giltigen Tarifes, Theil I	Puchberg am Schneeberg	Wien (Matzleinsdorf) Wien E.W.A. Klein-Schwechat loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	60 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
2184	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zinkerz	Tarvis	Cilli	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	76 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2185	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier aller Art der Pos. P—1/a des Tarifes, Theil 1, vom 1. Jänner 1898	Voitsberg Deutsch-Landsberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Parteiorgane, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern per 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Einhebung gelangt. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan und China zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	196 Heller 208 Heller	169 Heller 173 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	27 Heller 35 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2186	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzstoff der Pos. H—29, Holzzellstoff der Pos. H—32, Abfallwasser von der Cellulosefabrikation der Pos. A—23/a des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Zwischenwässern	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller		Im Kartirungswege		
									Francs per Tonne = 1000 kg					
2187	**Südbahn-Gesellschaft**		Eis als Eilgut	Triest S.B. Görz	Cormons transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1898	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	16·00 5·60	2·76 0·84	13·24 4·76	Kartirung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									a) b) c)	a) b) c)	a) b) c)			
2188	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (exclusive Wildpret) als Frachtgut	Sachsenfeld	Cilli	a) Für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief; b) für Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) für Quantitäten von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	22 22 19	17 15 13	5 7 6			
				St. Peter im Sannthale					30 30 25	24 21 18	6 9 7			
				Heilenstein-Frasslau					37 37 30	29 26 22	8 11 8			
				Ritzdorf a. P.					46 46 37	38 33 28	8 13 9			
				Schönstein					62 62 49	52 45 38	10 17 11			
				Wöllan					69 69 54	57 50 42	12 19 12			
									Heller incl. Mgb.					
2189			Häute und Felle aller Art	Cilli	Schönstein	Für Sendungen in jedem Gewichte			62	40	22	Im Kartirungswege		
			Leder	Schönstein	Cilli				62	40	22			
									Heller incl. Mgb.					
2190			Roh-Telegraphensäulen	Cilli	St. Peter im Sannthale	Bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; über eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte mindestens aber für 15.000 kg. Das Aufladen der Roh-Telegraphensäulen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen			25	12	13			
				Sachsenfeld					18	10	8			
				Heilenstein-Frasslau					18	10	8			
				Ritzdorf a. P.					21	10	11			
				Schönstein					32	16	16			
				Wöllan					38	20	18			
									Heller incl. Mgb.					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2191	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Bau-, Werk- und Schnittholz	Lichtenwald	Heilenstein-Frasslau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Südbahn-Gesellschaft vom 1. April 1893 und Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	68 Heller	52 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird von der Strecke Cilli—Heilenstein—Frasslau getragen
2192			Holzkohle aus fossilem Holze	Skalis	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr.-Neustadt incl.				Verschieden	102 Heller	Verschieden			
2193			Schnittholz, auch über Wagenlänge	St. Peter im Sannthale Ritzdorf a. P.	Triest S.B. und Fiume				Bestehen keine directen Frachtsätze	116 122 Heller bezw. incl. ungar. Steuer				
2194			Kohle, mineralische (exclusive der für Regiezwecke der Südbahn bestimmten Kohle)	Skalis Sachsenfeld	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach über Cilli hinaus gelegenen Stationen der Südbahn und deren Anschlussbahnen bestimmt sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen		Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	26 10 Heller	20 8 Heller	6 2 Heller			
2195			Holzkohle und Holzkohlenbriquettes	St. Peter i. S. Ritzdorf a. P. Skalis Schönstein Wöllan	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen			25 37 52 49 54	12 16 20 20 20 Heller incl. Mgb.	13 21 32 29 34 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	[illegible] erfolgt	und in [illegible] der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
[illegible]	Südbahn-Gesellschaft		[illegible]	[illegible]	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Südbahn-Gesellschaft vom 1. April 1893 und Localtarif der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	105 Heller	60 Heller	45 Heller	Im Kartirungswege		
[illegible]			Thon	[illegible]	Sachsenfeld				19 Heller	12 Heller	7 Heller			
				oder vice versa										
[illegible]			Thon [illegible]	Wöllan	Cilli			Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	54 Heller	20 Heller	34 Heller			
2199			[illegible]	Wöllan	Sachsenfeld	In jedem Gewichte			Heller 54	Heller 38	Heller 16			*) Bei Verzichtleistung auf jede Achsverfrachtung Seitens der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Parteien
					Cilli *)				69 incl. Mgb.	40*)	29			
[illegible]			[illegible]	[illegible]	Schönstein				10 Heller	6 Heller	4 Heller			
2201			[illegible]	[illegible]	[illegible]	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen			49 Heller	36 Heller	13 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss [illegible] bezieht		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
				von	nach								
2202	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Baumwolle	Cilli	St. Peter i. S.	Für Sendungen in jedem Gewichte. Bei Verzichtleistung auf jede Achsverfrachtung Seitens der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif, Theil II, der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	30 Heller incl. Mgb.	12 Heller incl. Mgb.	18 Heller		
			Baumwollgarne und Abfälle	St. Peter i. S.	Cilli				30 Heller	12 Heller	18 Heller		
2203			Brennholz, Schleifholz, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Grubenhölzer, Schwartlinge und Hopfenstangen, dann für Ziegel, Steine, rohe, Kalk, Kalksteine, Schotter, Dünger und Düngemittel aller Art, Knochen, ungebrannt, Lohe und Rinden aller Art, ferner Erden der Pos. E—18 und Erdfarben der Pos. E—20 des Tarifes Theil I	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen		Tarif, Theil II, der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes III des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege	
2204			Getreide, Mahlproducte und Salz	Cilli	St. Peter im Sannthal	**Auflieferung eines Minimalquantums von 600 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** In jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Bestehender ermässigter Kartirungssatz	24 Heller incl. Mgb.	16 Heller incl. Mgb.	8 Heller	Im Rückvergütungswege	[illegible] Firma als Empfänger [illegible] Frachtbriefe, welche [illegible] zwei Monate nach Ablauf der [illegible] Vorlage gebracht werden [illegible]

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2205	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Obst, Nüsse, Kastanien	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege		
2206			Kartoffeln							Frachtsätze des Ausnahmetarifes III des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan				
2207			Leer retourgehende Wein-, Bier-, Petroleum- und Oelfässer			In jedem Gewichte								
										Heller				
2208			Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Cilli	Cilli				—	—	—			
					Sachsenfeld				22	12	10			
					St. Peter i. S.				30	24	6			
					Heilenstein-Frasslau				37	30	7			
					Ritzdorf a. P.				46	36	10			
					Schönstein				62	44	18			
					Wöllan				69	44	25			
				Sachsenfeld	Cilli				22	18	4			
					Sachsenfeld				—	—	—			
					St. Peter i. S.				21	18	3			
					Heilenstein-Frasslau				22	18	4			
					Ritzdorf a. P.				32	26	6			
					Schönstein				48	38	10			
					Wöllan				54	38	16			
				St. Peter i. S.	Cilli				30	24	6			
					Sachsenfeld				21	18	3			
					St. Peter i. S.				—	—	—			
					Heilenstein-Frasslau				21	18	3			
					Ritzdorf a. P.				26	22	4			
					Schönstein				40	32	8			
					Wöllan				48	32	16			
									incl. Mgb.					
2209			Eis	Sachsenfeld	Hrastnigg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen		Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 24				Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
					Markt Tüffer					13				
					Steinbrück					20				
					Trifail					24				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2210	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, Bau- und Werkholz, nicht über eine Wagenlänge, dann Schwellen, Fassböden, Fassdauben und Schindeln	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief u. Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 10 12 14 18 24 26 incl. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2211			Langholz	Wöllan Heilenstein-Frasslau St. Peter im Sannthale		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen				26 Kronen 14 Kronen 12 Kronen per Wagen für jeden beladenen Wagen und 6 Kronen für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Wagen				
2212			Thonwaaren	Sachsenfeld		In jedem Gewichte			22 Heller incl. Mgb.	12 Heller incl. Mgb.	10 Heller			
2213	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Messingblech-Abfälle bei Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Wagstadt	Wien-Nordbahnhof trans. (für Sendungen nach Brixlegg [Achenrain])	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898	93 kr. = 186 Heller	183 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Messingblech bei Aufgabe in jeder Menge	Wien-Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg [Achenrain])	Wagstadt				133·6 kr. = 267·2 Heller	212 Heller	55·2 Heller			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
										Heller	Heller			
2214	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)	Göding	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr. = 22 h	14	8	Im Kartirungswege		Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg per Wagen
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)				11 kr. = 22 h	14	8			
			Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks			Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen			11 kr. = 22 h	14	8			
			Getreide und Hülsenfrüchte	Göding	Holics loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			11 kr. = 22 h	14	8			
				Holics loco und transit (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)	Göding				11 kr. = 22 h	14	8			
			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)				11 kr. 22 h	14	8			
				Holics loco	Göding				11 kr. = 22 h	14	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Futterstoffe	Göding	Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévénytó und Stomfa)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr. = 22 h	14	8	Im Kartirungswege		
			Malzkeime	Göding	Holics loco				11 kr. = 22 h	14	8			
			Holz des Special-tarifes 2	Göding	Holics loco bezw. vice versa				11 kr. = 22 h	14	8			
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévénytó und Stomfa)	Göding				11 kr. = 22 h	14	8			
			Kartoffeln	Holics loco	Göding				11 kr. = 22 h	14	8			
			Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding				11 kr. = 22 h	14	8			
			Petroleum in Fässern (aus Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Göding trs.	Holics loco				14 kr. = 28 h	16	12			
			Steine der Pos. S—57 und S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			11 kr. = 22 h	10	12			
			Güter des Specialtarifes 1	a) Holics loco	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif der K.F.N.B. und directer Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der K.F.N.B. und der Station Holics der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Bestehen keine directen Frachtsätze	34				
				b) Holics trs. (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Malaczka, Nagy-Lévárd, Kutti und Egbell)						33				
				c) Holics trs. (für Sendungen von Dévénytó und Szekelyfalu-Bur Szt.-György)						31				
				ad a), b) und c) auch vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
2215	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	Wien Nordbahnhof	Bochnia	Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebengenannten galizischen Stationen durch einen Versender, wobei per Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hiezu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den begünstigten galizischen Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Auflieferungsquantum per Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets direct von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss, wogegen dann jede besondere Signirung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli entfallen kann. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter, sowie das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, unter 1000 Kubikcentimeter per Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korb oder Sack verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Colli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Verschieden	800	Verschieden	Im Kartirungswege		Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2 des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
					Brody					844				
					Buczacz					976				
					Czerepkoutz					1058				
					Czernowitz					1016				
					Czortkow					1018				
					Drohobycz					800				
					Hadikfalva					1076				
					Hatna					1100				
					Hliboka					1052				
					Itzkany					1106				
					Jaroslau					800				
					Jasło					800				
					Kolomea					946				
					Lemberg					800				
					Neu-Sandec					800				
					Podwołoczyska					942				
					Przemyśl					800				
					Rzeszów					800				
					Sambor					800				
					Sanok					00				
					Sniatyn-Załucze					982				
					Stanislau					890				
					Stryj					800				
					Tarnopol					890				
					Tarnów					800				
					Złoczów					826				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2216	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Salzburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg " " " Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 416 b) 403		Im Kartirungswege		
				Dzieditz						a) 408 b) 395				
				Mähr.-Ostrau						a) 376 b) 363				
				Oswięcim	Innsbruck					a) 510 b) 488				
				Dzieditz						a) 504 b) 482				
				Mähr.-Ostrau						a) 470 b) 448				
2217	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkblech a) bei Aufgabe in jedem Gewichte	Dzieditz	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller 186	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vozulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Oswięcim						194				
				Mähr.-Ostrau						154				
				Dzieditz						194				
				Oswięcim						202				
				Mähr.-Ostrau						162				
			b) bei **Aufgabe** von, bezw. **Frachtzahlung** für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Dzieditz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				107·8 kr. 215·6 h	Heller 190	Heller 25·6			
				Oswięcim					112·2 kr. 224·4 h	198	26·4			
				Mähr.-Ostrau					92·5 kr. 185 h	158	27·0			
2218	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Pernhofen-Wulzeshofen	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	21·3 kr. 42·6 Heller	32·0 Heller	10·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende **Firma** als Versenderin lautende Frachtbrief Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
2219	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Angern	a) Wien Nordbahnhof b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897	a) 24 kr. = 48 h	40	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
									b) 25·5 kr. = 51 h	48	3			
				Dürnkrut					a) 29 kr. = 58 h	51	7			
									b) 30·5 kr. = 61 h	59	2			
				Hohenau					a) 36·5 kr. = 73 h	65	8			
									b) 38 kr. = 76 h	73	3			
				Lundenburg					a) 46 kr. = 92 h	84	8			
									b) 47 kr. = 94 h	92	2			
				Branowitz					a) 63 kr. = 126 h	118	8			
									b) 64·5 kr. = 129 h	126	3			
				Rohrbach i. M.					a) 67 kr. = 134 h	126	8			
									b) 68·5 kr. = 137 h	134	3			
				Göding					a) 56·5 kr. = 113 h	105	8			
									b) 57·5 kr. = 115 h	113	2			
				Rohatetz					a) 60 kr. = 120 h	112	8			
									b) 61 kr. = 122 h	120	2			
				Bisenz-Pisek					a) 66·5 kr. = 133 h	125	8			
									b) 67·5 kr. = 135 h	133	2			
				Ung.-Hradisch					a) 73 kr. = 146 h	139	7			
									b) 74·5 kr. = 149 h	147	2			
				Kojetein					a) 97 kr. = 194 h	182	12			
									b) 98 kr. = 196 h	190	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Chropin	a) Wien Nordbahnhof b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894; dann Anhang zu den Tarifen für den Oesterr. Eisenbahnverband	a) 99·5 kr. = 199 h	187	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
									b) 101 kr. = 202 h	195	7			
				Bedihost					a) 103 kr. = 206 h	194	12			
									b) 107 kr. = 214 h	202	12			
				Hullein					a) 88·5 kr. = 177 h	165	12			
									b) 89·5 kr. = 179 h	173	6			
				Kremsier					a) 92 kr. = 184 h	173	11			
									b) 93·5 kr. = 187 h	181	6			
				Prerau					a) 96 kr. = 192 h	180	12			
									b) 97 kr. = 194 h	188	6			
				Olmütz					a) 106·9 kr. = 213·8 h	202	11·8			
									b) 108·3 kr. = 216·6 h	210	6·6			
				Leipnik					a) 103·5 kr. = 207 h	195	12			
									b) 105 kr. = 210 h	203	7			
				Troppau K.F.N.B.					a) 147·7 kr. = 295·4 h	283	12·4			
									b) 148·6 kr. = 297·2 h	291	6·2			
				M.-Ostrau					a) 136·6 kr. = 273·2 h	260	13·2			
									b) 137·6 kr. = 275·2 h	268	7·2			
				Chybi					a) 156·2 kr. = 312·4 h	300	12·4			
									b) 157·1 kr. = 314·2 h	308	6·2			
		Oest.-ung. St.E.G.		Brünn Nordbahnhof oder Brünn Staatsbahnhof	Wien Nordbahnhof oder Wien Staatsbahnhof				68 kr. = 136 h	128	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oest.-ung. St.E.G.	Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894 dann Anhang zu den Tarifen für den Oesterr. Eisenbahnverband	72 kr. = 144 h	136	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				75·5 kr. = 151 h	144	7			
				Ung.-Ostra					73 kr. = 146 h	136	10			
				Angern	Krakau				175·4 kr. = 350·8 h	336	14·8			
				Dürnkrut					172·2 kr. = 344·4 h	330	14·4			
				Hohenau					167·4 kr. = 334·8 h	321	13·8			
				Branowitz					166·4 kr. = 332·8 h	319	13·8			
				Rohrbach i. M.					163·8 kr. = 327·6 h	314	13·6			
				Kojetein					126·1 kr. = 252·2 h	242	10·2			
				Chropin					123·7 kr. = 247·4 h	237	10·4			
				Bedihost					138·1 kr. = 276·2 h	267	9·2			
				Hullein					125·1 kr. = 250·2 h	240	10·2			
				Leipnik					110·7 kr. = 221·4 h	210	11·4			
				Lundenburg					161·6 kr. = 323·2 h	310	13·2			
				Brünn					158·1 kr. = 316·2 h	303	13·2			
				Göding					154·9 kr. = 309·8 h	297	12·8			
				Rohatetz					152·6 kr. = 305·2 h	293	12·2			
				Bisenz-Pisek					146·2 kr. = 292·4 h	280	12·4			
				Ung.-Hradisch					140 kr. = 280 h	267	13			
				Kremsier					129 kr. = 258 h	248	10			
				Prerau					117·9 kr. = 235·8 h	225	10·8			
				Olmütz					129 kr. = 258 h	248	10			
				Troppau K.F.N.B.					93·5 kr. = 187 h	179	8			
				M.-Ostrau					77 kr. = 154 h	146	8			
				Chybi					54 kr. = 108 h	100	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2220	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz der Pos. 8—5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bochnia	Brünn Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	236	201	35	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Chirlitz-Turas				232	201	31			
					Sokolnitz				228	201	27			
					Krzenowitz				224	201	23			
					Holubitz				222	201	21			
					Rausnitz-Slawikowitz				220	201	19			
					Wischau				212	201	11			
					Eywanowitz				206	201	5			
					Nezamislitz				202	201	1			
					Ober-Gerspitz				238	215	23			
					Mödritz				240	215	25			
					Raigern				242	218	24			
					Rohrbach i. M.				244	223	21			
					Branowitz				248	229	19			
					Auspitz				254	236	18			
					Saitz				250	241	9			
				Wieliczka	Brünn Nordbahnhof				218	182	36			
					Chirlitz-Turas				214	182	32			
					Sokolnitz				210	182	28			
					Krzenowitz				206	182	24			
					Holubitz				204	182	22			
					Rausnitz-Slawikowitz				202	182	20			
					Wischau				194	182	12			
					Eywanowitz				188	182	6			
					Nezamislitz				184	182	2			
					Ober-Gerspitz				220	196	24			
					Mödritz				222	196	26			
					Raigern				224	199	25			
					Rohrbach i. M.				226	204	22			
					Branowitz				230	210	20			
					Auspitz				236	217	19			
					Saitz				232	222	10			
				Krakau transito (für Sendungen von Wielicka und Bochnia)	Olmütz transito (für Stationen d. Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis incl. Morawan)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen		Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	149	Verschieden		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen)					136				
		Betheiligten Verwaltungen		Wielicka	Wien Nord- od. Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Heller 264	222	Heller 42		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Bochnia					282	241	41			
				Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Jedlersdorf transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).**		Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	124·4 kr. = 248·8 Heller	204	44·8		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	*)

*) Die vorbezifferten Frachtnachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Speciell für **rohes unreines Steinsalz (Fabrikssalz)** von Wieliczka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof wird unter den Bedingungen dieses Zugeständnisses neben dem Nordbahnnachlasse von 42 Heller per 100 kg noch ein solcher von 3 Hellern per 100 kg zu Lasten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bewilligt, welcher letzterer jedoch nicht an die Auflieferung eines bestimmten Verfrachtungsquantums gebunden ist. Wird das in der Rubrik 6 festgesetzte Minimal-Verfrachtungsquantum innerhalb des Jahres 1898 nicht nachgewiesen, so gelangt für das innerhalb dieser Frist von Wielicka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof beförderte rohe unreine Steinsalz (Fabrikssalz) nur ein ermässigter Frachtsatz von 261 Hellern pro 100 kg zur Anwendung, wobei jedoch, vom Minimal-Verfrachtungsquantum abgesehen, vorstehend stipulirte Bedingungen erfüllt sein müssen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2221	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut	St. Stefan-Vorderberg	Nötsch am Dobratsch	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	8 kr. = 16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2222	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Korksteine	Mödling	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit St. Margrethen transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888	Es bestehen keine Frachtsätze	Centimes 209 209 209 213		Im Kartirungswege		
2223	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sammelladungen, gebildet aus Gütern der Classe A. des Ausnahmetarifes 7a. sowie der Ausnahmetarife 6b und 6d des Tarifes, Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.Oe.St.B. Smichow k.k.Oe.St.B. Komotau B.E.B. Kralu B.E.B. und umgekehrt	Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Directer Tarif für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896	Verschieden	Für das wirkliche Gewicht der Güter der Classe A. des Ausnahmetarifes 7a, sowie der Ausnahmetarife 6b und 6d kommen die bezüglichen Tarifsätze aus der Classe A, bezw. dem Ausnahmetarif 7a, resp. den Ausnahmetarifen 6b und 6d und — wenn das Gesammtgewicht der aufgegebenen Güter 10.000 kg nicht erreicht — für das Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Classe A des Tarifes, Theil II, Heft 1, bezw. 2 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896 zur Anwendung		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif, Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Giltigkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2224	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Sämmtlichen in dem Ausnahmetarife für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 15. October 1897 enthaltenen Aufgabsstationen des Oberschlesischen Kohlenrevieres	Gross-Opatowitz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 15. October 1897	Verschieden	Verschieden	7·2 Heller	Im Kartirungswege		
2225	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erde, gewöhnliche, als: Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (China-clay, Kaolin), Walkerde, Pfeifenerde und Infusorienerde	Kaaden-Brunnersdorf	Lindau transit Landquart Netstall Aarau Cham Gisikon-Root Luzern Romanshorn Winterthur Zürich (Hptbhf.) Bern Neu-Solothurn Oensingen Zollikofen Biberist Bex Grellingen Neuchâtel Schweizerische Nordostbahn und Badische Staatsbahnen: Basel Schaffhausen Singen Konstanz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gewöhnlicher, Steinen, gebrannten, und Chamottemörtel des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Cts. Pfg. 177 — 216 — 231 — 235 — 249 — 253 — 259 — 195 — 219 — 230 — 276 — 259 — 251 — 272 — 262 — 346 — 233 — 287 219 — 197 — — 155 — 157		Im Kartirungswege		
2226	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Lebende Bienen in Eilfracht a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Grafenstein Klagenfurt Villach, Station der k.k. Oesterr. Staatsbahnen und Südbahn-Gesellschaft Thörl-Maglern	Küsnacht (Zürich)	Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. XXIII, enthalten in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes a) b) 1097 848 1064 835 1051 785 1078 817		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2227	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel als Eilgut	Gunskirchen	Berlin Anhalt-Dresdner, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 3 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1897	Besteht keiner	1058 Pfennig		Im Kartirungswege		
2228	K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Reexpeditionsbefugniss für Eisen, Eisenwaaren, Blei, Bleiglanz, Bleiwaaren, Erze und Metalle in Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, welche in der Station Pilsen einlangen	für die Station Pilsen		Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, IX 2	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898							
2229			Reexpeditionsbefugniss für Getreide, Hülsenfrüchte der Pos. G–13, Raps der Pos. O–9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, welche in der Station Pilsen einlangen											
2230			Reexpeditionsbefugniss für Holz, Bretter, Schwarten, Schwartenbretter und Eisenbahnschwellen, welche in der Station Klattau einlangen	für die Station Klattau										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
84	Nr. 125 vom 28. October 1897	1893	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz	Ischl	München S.B.	Der Frachtsatz der Abtheilung C ist von 9·92 Mark auf 0·92 Mark richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. **Wien, 2. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 8, 18, 19, 22, 26, 28, 30, 31, 41, 42, 43 und 45 geänderten Statuten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag genehmigt.

Wien, am 9. November 1897. — Z. 34.298. E.-M.-Z. 17.605/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bergbahn von Bregenz auf den Pfänder.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bergbahn von Bregenz über den Gebhartsberg und Fluh oder über Altreute auf den Pfänder im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. November 1897. Z. 16.404/I.

Verlängerung der Vorconcession für eine Kleinbahn von der Station Bauschowitz-Theresienstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Leitmeritz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Leopold Bohumil Grafen Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit Dr. Albin Victor Tschinkel, Advocaten in Teplitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Wien mit dem Erlasse vom 11. Juni 1897, Z. 4191/I (Verordnungs-Blatt Nr. 71 vom 22. Juni 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Station Bauschowitz-Theresienstadt der Linie Prag—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Theresienstadt nach Leitmeritz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. November 1897. Z. 16.787/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Pozsony-Ujváros in der Richtung Wolfsthal, bezw. Hainburg bis zur Landesgrenze.

Das kgl. ungarische Handelsministerium hat mit Erlass vom 9. September 1897, Z. 49.897/III, dem Municipium der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Pozsony-Ujváros in der Richtung Wolfsthal, bezw. Hainburg bis zur Landesgrenze auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. November 1897. Z. 16.725/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine auf das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-B. Nr. 27, gestützte Klage kann vom Handelsgerichte nicht deshalb wegen Incompetenz a limine abgewiesen werden, weil eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn nicht vorliege. Die Entscheidung über diese meritorische Rechtsfrage kann nur im Endurtheile erfolgen.

In Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises der k. k. Staatsbahn-Directionen ist der Sitz des k. k. Aerars nicht Wien, sondern der Standort jener Finanzprocuratur, in deren Amtssprengel die betreffende Staatsbahn-Direction gelegen ist und welche daher das Aerar zu vertreten berufen ist.

(Entscheidung vom 29. September 1897, Z. 11.960.)

Die Witwe des Aushilfs-Bahnwächters K. in der Station Herrndorf in Böhmen klagte das k. k. Eisenbahn-Aerar beim k. k. Handelsgerichte Wien auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf Zahlung einer Alimentation, weil ihr Gatte sich durch ununterbrochene 60stündige Dienstleistung eine Hirnhautentzündung zugezogen habe, welcher derselbe erlegen ist.

Das k. k. Handelsgericht Wien wies mit Bescheid vom 21. Juni 1897, Z. 102.769, diese Klage wegen Incompetenz zurück, weil der behauptete Todesfall nach Inhalt der Klage sich nicht als Folge einer Ereignung im Verkehre der geklagten Bahn im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, darstelle und daher die Competenz des Handelsgerichtes nicht begründet sei.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht gab mit Verfügung vom 21. Juli 1897, Z. 10.225, dem Recurse der Klägerin theilweise Folge und beauftragte das k. k. Eisenbahn-Aerar, über die vorliegende Klage binnen 30 Tagen die Einrede zu erstatten; dies in der Erwägung, dass der Anspruch aus dem Dienstverhältnisse zwischen K. und dem k. k. Eisenbahn-Aerar abgeleitet wird, somit beim Bestande des § 39, Abs. 2, des Einf.-Ges. zum Handelsgesetzbuche und des Art. 272, Abs. 3, und 390 H.-G.-B. keineswegs die Unzuständigkeit des angerufenen Gerichtshofes eine offenbare ist. Im Uebrigen aber, und insoweit die Einleitung des Verfahrens im Sinne des Eisenbahn-Haftgesetzes abgelehnt wurde, wurde dem Recurse keine Folge gegeben, weil nach der eigenen Darstellung der Klägerin der Tod des K. nicht auf eine Ereignung im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, sondern auf eine in Folge der Fortsetzung der Dienstverrichtung über die normale Zeit eingetretene schwere Erkrankung zurückgeführt wird.

Ueber Revisionsrecurs der k. k. n.-ö. Finanzprocuratur fand der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 29. September 1897, Z. 11.960, in Abänderung beider untergerichtlicher Entscheidungen die Klage der K. wegen örtlicher Incompetenz des k. k. Handelsgerichtes Wien zurückzuweisen.

In der Begründung wird ausgesprochen, dass die Entscheidung der beiden unteren Instanzen, es liege eine Ereignung im Verkehre im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht vor, dem Gesetze nicht entspreche, weil die Klägerin ihren Anspruch ausdrücklich auf das Gesetz vom 5. März 1869 stützt und sie hienach gemäss § 3 dieses Gesetzes ihre Klage jedenfalls bei einem Handelsgerichte, und zwar entweder bei jenem, in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, oder die Ereignung eingetreten ist, einbringen musste, und weil die Frage, ob jene Umstände, welche angeblich den Tod des K. zur Folge hatten, als eine Ereignung im Verkehre anzusehen seien, das Meritum der Sache betrifft, daher nur im Endurtheile, nicht aber in einem a limine erlassenen Bescheide zur Entscheidung gebracht werden kann.

Es ist jedoch die örtliche Competenz des Handelsgerichtes Wien nicht begründet.

Im Bestande des § 23 Civ.-Jur.-Norm kann nämlich von einem ausschliesslichen Sitze des Aerars in Wien nicht gesprochen werden. Vielmehr kann der citirte § 23 nur dahin interpretirt werden, dass in dem einzelnen Streitfalle, wann und insoweit der Wohnsitz, bezw. der Sitz des vom k. k. Aerar betriebenen Unternehmens massgebend ist, für Klagen gegen das k. k. Aerar jenes Gericht competent erscheint, in dessen Sprengel der Amtssitz jener k. k. Finanzprocuratur gelegen ist, welche nach den diesfalls bestehenden Vorschriften das Aerar in dieser Streitsache zu vertreten hat.

Nachdem nun die in Rede stehende Angelegenheit gemäss der §§ 16 und 17, Z. 10, des zufolge der Kundmachung vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 129, am 1. August 1896 in Wirksamkeit getretenen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, zum selbstständigen Wirkungskreise der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag gehört und daher die k. k. Finanzprocuratur in Prag und nicht jene in Wien nach den bezüglichen Vorschriften (Fin.-Min.-Erl. vom 13. August 1851, R.-G.-Bl. Nr. 188, und vom 16. Februar 1855, R.-G.-Bl. Nr. 34) in dieser Streitsache zur Vertretung des k. k. Aerars berufen erscheint, so ist im gegebenen Falle der Sitz der geklagten Unternehmung nicht in Wien, sondern in Prag gelegen. Gemäss der Norm des § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, hatte sonach die Klägerin lediglich die Wahl, ihre Klage entweder bei dem Handelsgerichte in Prag oder bei jenem Handelsgerichte, in dessen Sprengel der Ort Herrndorf, wo die Ereignung eintrat, gelegen ist, keinesfalls aber beim Handelsgerichte in Wien einzubringen.

Inland.

Parlamentarisches.

„In der 28. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. November stellten die Abgeordneten Dr. Hofmann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Anfrage:

„Vor einigen Tagen stand vor einem Erkenntnisssenate des Kreisgerichtes Budweis der Locomotivführer Franz Richter der k. k. Staatsbahnen unter der Anklage, durch Fahrlässigkeit im Dienste den Zusammenstoss zweier Lastzüge herbeigeführt und dadurch sich des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens schuldig gemacht zu haben. In der Verhandlung stellte sich heraus, dass der Angeklagte nahezu 17 Stunden im Dienste gestanden war; er wurde denn auch mit Rücksicht darauf, dass er durch Ermüdung in einem die Verantwortlichkeit ausschliessenden Zustande gewesen sei, freigesprochen.

Es ist dies binnen verhältnissmässig kurzer Zeit der dritte Fall, dass freisprechende Erkenntnisse wegen der Ueberanstrengung von Eisenbahnbediensteten gefällt wurden. Es wurde im October dieses Jahres der Weichenwächter Melzer der Buschtěhrader Eisenbahn, der auf seinem Posten eingeschlafen war und dadurch den Zusammenstoss zweier Güterzüge herbeigeführt hatte, mit der Begründung freigesprochen, dass eine ununterbrochene 24stündige Dienstzeit die Widerstandskraft des

menschlichen Organismus derart zu schwächen vermöge, dass er gegen die Versuchung des Schlafes vollkommen widerstandsunfähig werde; und in ganz gleicher Weise lautete vor einigen Monaten die Aussage der Sachverständigen und demgemäss auch das Urtheil des Gerichtes in dem Falle des Bahnwächters Dengg der Südbahn wegen des schweren Eisenbahnunglückes bei Gösting.

Derartige Fälle veranlassen die Gefertigten zur dringlichen Anfrage an den Herrn Eisenbahnminister:

1. Sind der k. k. Regierung die angeführten, bei den k. k. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vorgekommenen Fälle bekannt?

2. Gedenkt die k. k. Regierung ungesäumt das Nöthige zu veranlassen, damit eine derartige Ueberanstrengung von Eisenbahnbediensteten, die gleichermassen vom Standpunkte der Menschlichkeit wie der öffentlichen Sicherheit als verwerflich bezeichnet werden muss, künftig nicht mehr vorkommen könne?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau: Errichtung einer Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Wama Haltestelle" in km 0·820 der Linie Wama — Russ-Moldawitza.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 10. November, Z. 16.130/IV. die Errichtung einer Personenhaltestelle in km 0·820 der Linie Wama—Russ-Woldawitza mit der Bezeichnung „Wama Haltestelle" genehmigt.

Oesterr. Nordwestbahn. (Anlage eines zweiten Schleppgeleises von der Station Schreckenstein zur Fabrik der Firma Georg Schicht.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Anlage des zweiten von der Station Schreckenstein der Oesterr. Nordwestbahn zur Oel-, Kerzen- und Seifenfabrik der Firma Georg Schicht in Ober-Sedlitz führenden Schleppgeleises im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 17.550/IV.]

— (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Entleerungsgrube sammt Wasserkrahn in der Station Lissa.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Entleerungsgrube sammt Wasserkrahn in der Station Lissa der Linie Wien—Tetschen ertheilt. [E.-M.-Z. 16.910/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Project der Errichtung definitiver Schneeschutzbauten in km 31·0/3 der Linie Josefstadt—Liebau: Nachträgliche Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat auf Grund der am 29. April durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Verwaltungsrathe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Projectes der Errichtung definitiver Schneeschutzbauten in km 31·0/3 der Linie Josefstadt—Liebau für diesen bereits hergestellt vorgefundenen Bau nachträglich den Bauconsens ertheilt. [Z. 17.114/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Aussig—Bodenbach: Herstellung eines Stockgeleises in der Fabriksanlage in Nestomitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stockgeleises in der Fabriksanlage in Nestomitz im eigenen Wirkungskreise ertheilt. [E.-M.-Z. 17.261/IV.]

Projectirte Localbahn Reutte-Reichsgrenze und Abzweigung von Vils nach Füssen (Landesgrenze). (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. November die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité der Localbahn Schönbichl-Reutte-Vils-Füssen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Reutte über Vils und Schönbichl zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Pfronten und für eine Abzweigung von Vils nach Füssen (Landesgrenze) im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 12.761/I.]

Projectirte Localbahn Böhm.-Leipa—Meistersdorf—Steinschönau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Friedrich Bredschneider in Böhm.-Leipa vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn Böhm.-Leipa—Meistersdorf—Steinschönau die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Vojaček betraut. [E.-M.-Z. 17.650/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz: Nivellettensenkung in km 44·228—45·219: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz hat die politische Begehung des Projectes der Nivellettensenkung in km 44·228—45·219 der Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz der Localbahn Teplitz-Reichenberg auf den 7. December anberaumt. [E.-M.-Z. 17.824/I.]

Schneebergbahn. (Wegübergang km 22·0 2: (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Projectes betreffend Abänderung des Wegüberganges in km 22·0/2 der Schneebergbahn (Gemeinde Grünbach) die politische Begehung auf den 7. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 17.991/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 121 verlautbart den Wortlaut des zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 39 ex 1896, Vorconcession Post 1) der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, um deren Concessionirung der Grossgrundbesitzer Graf Carl Kornis eingeschritten ist. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 36·6 km langen Linie sind mit 1,225 000 fl., d. i. 33.470 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 91.500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die projectirte Linie wird von der Station Püspök-Ladány der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz abzweigen und diese über Nagy-Bajomon in der Endstation Füzes-Gyarmat mit der als Sackbahn endigenden Linie Szeghalom—Füzes-Gyarmat (Flügelbahn der Linie Nagyvárad—Szeghalom—Dévaványa—Gyoma des Staatsbetriebes) verbinden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 31. October, Z. 65 348, der Budapester Bauunternehmungs-Firma Lindheim & Comp. für eine von der Endstation Köszeg (Güns) der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Köszeg ausgehende und in deren Verlängerung über Röt, Rendek, Léka, Nemet-Szent Grót, Lantosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pörgölin bis zur österreichisch-ungarischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. November, Z. 48.826, der Budapester Bauunternehmungs-Firma Jakob Hofbauer und Alexander Lehner für eine von der Station Villány der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Nagy-Harsány, Siklós, Harkány und die Gemarkung der Gemeinde Harkány nach Ueberbrückung der Drau mit der Drauschiffahrtsstation Dolnji-Miholjac verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. November, Z. 52.438, dem Budapester Einwohner Géza Egyesy für eine von einem Punkte nächst der Station Moson (Wieselburg) der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. und der projectirten Localbahn Moson—Magyar-Óvár (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1895 und Nr. 76 ex 1897) abzweigende, im Bereiche des Comitates Moson über die Gemarkung der Gemeinde Szent János bis Fél-Torony führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 1. November, Z. 62.899, der Direction der Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen für eine von der Station Zenta der gesellschaftlichen Linien Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zenta und Zenta—Szeged-Rokus (auch Theiss-Schiffahrtsstation) abzweigende, durch den Bereich der Stadt Zenta bis zum grossen Marktplatze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 1. November, Z. 62.278, dem Katymárer Grossgrundbesitzer Géza Latinovits für eine von der Station Halas der Linie Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Bács-Bodroger Comitates über Jankovácz, Mélkút, Tataháza, Bács-Almás, Bács-Madaras und die Gemarkung der Gemeinde Katymár in der Station Sztanisics (zwischen Baja und Zombor) mit der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz) verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 1. November, Z. 65.284, der Budapester Actiengesellschaft für elektrische Installationen und Verkehrsanlagen für eine von der Station Makó der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis in das Innere der Stadt Makó führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 1. November, Z. 58.035, dem Budapester Zeitungs-Redacteur Dr. Adolf Silberstein-Ötvös
   a) für eine von Tétény (Comitat Sopron [Oedenburg]) ausgehende, über Torcsa, Lehndorf und Mosony-Szolnok im Bereiche des Comitates Moson (Wieselburg) zum Anschlusse an die als Sackbahn projectirte Localbahn Moson — Magyar-Ujvár (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1895 und Nr. 76 ex 1897), eventuell mit elektrischem Betriebe, führende;
   b) für eine von der Station Sopron der Linie Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs der Südbahn und der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron-Ebenfurt ausgehende, über Bánfalva, Harka, Nyék, Kis-Barom, Közép-Pulya, Also-Pulya und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely bis Köszeg (Güns) zum Anschlusse an die als Sackbahn endigende Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Köszeg führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Matraer Localbahn Kis-Terenne—Kis-Ujszállás und Localbahn Dévaványa-Gyoma, Békeser Comitats-Localbahnen Kót-Dévaványa und Szeghalom—Dévaványa—Kis-Ujszállás, ferner projectirte Localbahn Vésztö-Kötegyán-Hollód. (Vereinigung derselben zu einer Gesellschaft.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 124 verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf zu Gunsten der Vereinigung folgender im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden derzeit selbstständigen Localbahn-Actiengesellschaften:

1. Mátraer Comitats-Localbahn Kis-Terenne—Kis-Ujszállás;
2. Dévaványa-Gyoma;
3. Békeser Comitats-Localbahnen
   a) Kót-Dévaványa,
   b) Szeghalom—Dévaványa—Kis-Ujszállás;
4. projectirte Localbahn Vésztö-Kötegyán-Hollód,

unter der Firma „Mátrá-Körös-vidéki egyesület helyi érdekü gözmodonyú vasutak" (Vereinigte Localbahnen des Mátraer und Köröser Gebietes mit Dampfbetrieb) zu einer einheitlichen Actiengesellschaft.

Die projectirte Linie 4, als Ergänzungsglied der zusammenhängenden Linie 1, 2, 3 a, b, wird von der Station Vésztö der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Dévaványa—Gyoma abzweigen und diese in der Station Kötegyán mit der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány, ferner von Kötegyán aus in der derzeitigen entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Haltestelle Hollód der Linie Nagyvárad—Hollód—Belényes—Vaskóh verbinden.

Das in Folge der projectirten Fusion vereinigte Actiencapital der neuen Gesellschaft wird 8,760.000 fl. betragen, und tragen zu dieser Summe bei:

1. die Mátraer Localbahn-Actiengesellschaft . .	3,200.000 fl.,
2. die Békeser „ „ . .	1,600.000 „
3. die Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyoma-Localbahn-Actiengesellschaft	1,205.000 „
4. die zukünftige Vésztö-Kötegyán-Hollóder Localbahn-Actiengesellschaft	2,755.000 „
während die Summe von	620.000 „

das Capital der gesammten Fahrbetriebsmittel-Ausrüstung bedeutet. An dieser letzten participiren die drei alten Gesellschaften mit 457.000 fl. und die vierte neue Gesellschaft mit 163.600 fl.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlautbarung einer Aenderung im Verkehre des über Budapest eingeleiteten Orient-Expresszuges.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass das derzeit von Constantinopel jeden Freitag abgehende Schiff, welches in Constanza Anschluss an den Ostende-Expresszug hat, vom 20. November angefangen bis 1. Mai k. J. um einen Tag später, das ist jeden Samstag abgehen wird. Demzufolge wird der in Rede stehende Expresszug auf der Orsova—Budapest—Marchegger Linie der kgl. Ungar. Staatsbahnen gleichfalls um einen Tag später, nämlich von Orsova anstatt Samstag am Sonntag, von Budapest-Westbahnhof anstatt Sonntag am Montag jeder Woche nach Wien, respective Ostende abgehen. Die Fahrordnung des erwähnten Zuges jedoch bleibt unverändert.

Ausland.

Schweiz. (Bau und Finanzirung der „Jungfraubahn".) Der Bau der „Jungfraubahn", jener Hochgebirgsbahn, deren Herstellung den bisher als bedeutendst anerkannten technischen Schwierigkeiten begegnet, wurde von Lauterbrunnen aus bereits begonnen, da die Finanzirung bereits vollständig sichergestellt ist, so dass die Bauunternehmungen bereits mit eigenen Capitalien arbeiten können. In Lauterbrunnen ist eine Wasserkraft von 2400 Pferden nutzbar gemacht; die Hälfte wird schon nächster Tage in Betrieb gesetzt werden, um für die Tunnelbohrung am Eigergletscher die elektrische Kraft zu liefern. Die zehn Kilometer lange Stromleitung ist vollendet. Die offene Linie zwischen der Scheidegg und dem Eigergletscher mit einem Tunnel von 80 Metern ist in der Hauptsache fertiggestellt, so dass der elektrische Bahnbetrieb auf dieser Strecke in der zweiten Hälfte Juni nächsten Jahres eröffnet werden kann. In den Haupttunnel ist man mittelst Handbohrung circa 150 Meter tief eingedrungen. Für etwa 80 Arbeiter, die bei der elektrischen Tunnelbohrung zu beschäftigen sind, hat man die Vorräthe für den ganzen Winter bereits beim Eigergletscher magazinirt. Die Triangulationen zur Bestimmung des Tracé des grossen Tunnels sind nach einer Arbeit von zwei Jahren im Wesentlichen durchgeführt. Die Verhältnisse des Kostenvoranschlages scheinen sich sehr günstig zu gestalten. So werden sich nach neueren Berechnungen die Kosten des grossen Tunnels wesentlich tiefer stellen, als früher angenommen war. Das Gestein ist geradezu brillant, so dass eine Ausmauerung voraussichtlich gar nicht nothwendig sein wird. Wiederholte Untersuchungen der Schneeverhältnisse auf dem Jungfraujoch haben ergeben, dass man schon in einer Tiefe von 25—30 Metern unter der Schneedecke und nicht erst, wie man früher annahm, in einer solchen von 70 Metern auf den Felsen stösst. Mit Bezug auf die Kosten des Bahnbaues, der Hochbauten, der Turbinen und elektrischen Anlagen und der Verwaltung ist man bisher nicht unbedeutend unter dem Voranschlag geblieben, und dies wird voraussichtlich auch in Zukunft der Fall sein. So erscheint der im Statutenentwurf vorgesehene Kostenvoranschlag von acht Millionen Francs als vollkommen ausreichend. Die Finanzirung der Jungfraubahn-Unternehmung soll in folgender Weise vorgenommen werden: Gemäss der Bestimmungen des Statutenentwurfes tritt Herr Guyer-Zeller das gesammte Unternehmen zu den Selbstkosten der zu bildenden Actiengesellschaft ab und übernimmt die Garantie für die Beschaffung des Actiencapitals von vier Millionen Francs, zu welchem Zwecke ein Syndicat errichtet werden soll. Herr Guyer-Zeller übernimmt im voraus fest einen auf zwei Millionen sich belaufenden Betrag von der Syndicatsgarantie, eine weitere Million ist durch ausländische Firmen zugesichert, so dass noch eine Million zu decken ist. Die öffentliche Subscription auf das Actiencapital soll in nächster Zeit, und zwar zum Paricourse stattfinden.

— (Bau der Gornergrat-Bahn im Canton Basel.) Der Bau der Gornergrat-Bahn hat diesen Sommer solche Fortschritte gemacht, dass die Eröffnung dieser höchsten Bergbahn Europas für die nächste Saison ausser Frage steht. Die Gornergrat-Bahn beginnt bekanntlich in Zermatt, also in einer Höhe von 1620 m über dem Meere. Sie steigt von da, meist in Felsen eingesprengt, durch einen Kehrtunnel auf einem 4 km langen Wege zur Riffelalp auf eine Höhe von 2220 m und von da steil hinauf zur zweiten 2750 m hohen Station Riffelberg. Von da an

bildet der Gornergrat selbst die Trasse, auf der sie fast bis zur Spitze, nämlich 100 m unterhalb des Gipfels (3120 m), emporklimmt, während zur Rechten die Felswände senkrecht zum Gornergletscher abstürzen. Die Trasse der ganzen Bahn ist nur 10 km lang; aber mit welchen Schwierigkeiten wird jeder Meter Bahn erobert! Nicht die Steigung stellt sich dem Bau entgegen, denn sie beträgt im Maximum 20 Percent; aber fast der ganze Raum für den Unterbau musste den Felsen abgerungen werden. An Felswänden, deren Steilheit dem menschlichen Fusse zu trotzen schien, wurden die Arbeiter an Seilen heruntergelassen, um die Bohrlöcher zum Sprengen einzusetzen. Ueber die wilde Schlucht des Tindelenbaches wurde auf zwei Pfeilern von 52 m die Bahn in kühner Höhe hinübergeführt. Derselbe Bach liefert der Bahn etwa 1000 Pferdekräfte, von denen 750 für den elektrischen Betrieb verwendet werden sollen. Da die Bauzeit für die Arbeiten über der Erde nur die vier Monate von Juni bis September dauert, wurde die gleichzeitige Einstellung zahlreicher Arbeitskräfte nothwendig. Es waren deshalb durchschnittlich nicht weniger als 1200 Mann auf der kurzen Bahnstrecke permanent beschäftigt. Für je eine 50 Mann zählende Arbeitergruppe ist ein Koch angestellt, und täglich windet sich eine Karawane von 40 Maulthieren, mit Vorräthen aller Art beladen, den Berg hinauf. Die ganze Verpflegung kommt dem einzelnen Arbeiter auf 60 Ctms. per Tag, das Schlafen in einer der etappenweise aufgestellten soliden Holzbaracken kostet ihn weitere 10 Ctms., so dass er den grössten Theil seines je nach Qualität der Leistungen zwischen 4 und 8 Francs betragenden Tagelohnes beiseite legen kann. Die Mehrzahl der Arbeiter besteht aus Italienern. Für die oberste Section können indes nur eingeborene Walliser verwendet werden, und auch dann bedarf es noch einer allwöchentlichen Ablösung, da die Leute es nicht länger auf solcher Höhe auszuhalten vermögen.

Frankreich. (Tarifermässigung für Exportzucker.) Die Französische Nordbahn-Gesellschaft hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Zuckercampagne 1897/98 eine Tarifermässigung auf Exportzucker in Mengen von 20.000 kg, das ist 200 Säcke, vorgeschlagen. Im vergangenen Jahre hatte die Gesellschaft zur gleichen Zeit, um der Zuckerindustrie den Kampf mit der ausländischen Concurrenz zu ermöglichen, und da die Abstimmung über das Exportprämiengesetz noch nicht erfolgt war, einen herabgesetzten Tarif für Exportzucker in Mengen von 40.000 kg, das ist 400 Säcke, in Kraft gesetzt. Mit dem gegenwärtigen Vorschlage wünscht die Gesellschaft dem Export französischen Zuckers weitere Erleichterungen zu verschaffen und vornehmlich den kleinen Fabriken die Vortheile der Tarifherabsetzung zugänglich zu machen. Daher ist der Transportpreis gerade für mittlere Entfernungen herabgesetzt und die für alle Betheiligten annehmbare Bedingung einer geringsten Transportmenge von 200 Säcken gestellt. Es kosten nunmehr 200 Säcke von Saint-Quentin nach Dünkirchen nur 133 Francs, während nach dem gewöhnlichen Exporttarif 182 Francs zu bezahlen wären, was eine Ersparniss von 49 Francs bedeutet. Zu diesen erheblichen Tarifermässigungen kommen noch andere Vortheile, welche die Nordbahn-Gesellschaft den Zuckerfabriken bietet. Dieselben sind nämlich von der Gebührenzahlung für Ueberführung nach und von den Anschlussgeleisen sowohl bei den eingehenden Rüben, als bei den Ausgängen an Zucker, Melasse, Dungstoffen u. s. w. befreit. („Journal des Transports.“)

— (Neuartiger Sperrapparat für Wechsel- und Signalvorrichtungen.) Auf mehreren grossen französischen Bahnen sind neuerfundene Sperrapparate in Einführung begriffen, welche zur Sicherung der Wechsel- und Signalvorrichtungen gegen unbefugte oder durch eine gewaltsame Einwirkung verursachte Lösung der Sperrung dienen. Dank dieser Erfindung hofft man in Hinkunft die Entgleisungen und Zusammenstösse gänzlich zu beseitigen, zum mindesten aber auf ein Minimum zu reduciren. Die einzelnen unter normalen Verhältnissen selbstständig functionirenden Verschlüsse stehen mit einem Generalverschlusse in Verbindung, von welchem aus die Möglichkeit der Oeffnung einzelner mit absoluter Sicherheitsgewähr eingestellt werden kann, so zwar dass nach erfolgter normaler Stellung der Wechsel- und Signalvorrichtungen die richtige Functionirung dieser Apparate weder durch Menschenhand noch sonstige Krafteinwirkung vor oder während des Verkehres der Züge insolange gestört werden kann, bis nicht der Generalverschluss geöffnet wird.

Rumänien. (Besorgung der indischen und ägyptischen Post durch die rumänische Regierung.) Die rumänische Regierung hat die bereits früher ins Auge gefasste Frage der eventuellen Uebernahme der Besorgung der indischen und ägyptischen Post gegenwärtig neuerlich erwogen. Im Falle der Realisirung dieses Projectes würde ein wöchentlich zweimaliger Dienst von Constanza nach Alexandrien und eine tägliche Verbindung mit Constantinopel eingerichtet werden, was die Neubeschaffung von vier schnellgehenden Dampfern zu den bereits in Dienst gestellten nothwendig machen würde. Die für die Beförderung der indischen und ägyptischen Post an die rumänische Regierung jährlich zu zahlende Entschädigung soll $1^1/_2$ Millionen Francs betragen, während die Regierung zur Bestreitung der mit der Errichtung der Eillinien verbundenen Auslagen einen Credit von vorläufig sechs Millionen Francs von den Kammern beanspruchen wird.

England. (Die längsten Eisenbahnfahrten ohne Aufenthalt.) Von den auf den englischen Bahnen verkehrenden regelmässigen Zügen ist es ein Schnellzug der neuen englischen South-Western-Bahn, der die längste Strecke ohne Aufenthalt zurücklegt; er fährt zwischen Paddington und Exeter 302 Kilometer, ohne unterwegs einmal anzuhalten, und besteht aus sechs Wagen und einer Locomotive, zwischen deren Rädern sich Reservoirs befinden, aus denen die Maschine während der Fahrt das Wasser ergänzt. Wenn diese Leistung schon ausserordentlich erscheint, so bleibt sie dennoch hinter anderen zurück, die gelegentlich bei Versuchsfahrten erzielt wurden. So lief bei dem grossen Wettstreite um die grösste Fahrgeschwindigkeit zwischen den Eisenbahnverwaltungen Europas ein Zug der North-Western-Bahn die Strecke von London nach Carlisle, 483 Kilometer, ohne Aufenthalt, indem die Maschine auf dieselbe Weise unterwegs mit Wasser versorgt wurde. Siegerin in diesem Wettkampfe würde jedoch Amerika geblieben sein, wo in den Vereinigten Staaten ein Extrazug die Strecke zwischen Jersey City und Pitsburg, 707 Kilometer, ohne Aufenthalt, nachdem er am Abend vorher bereits dieselbe Strecke auf dieselbe Weise durchlaufen hatte, zurücklegte.

Amerika. (Nutzbarmachung des Magnetismus zur Potenzirung der Zugkraft von mit Dampf betriebenen Locomotiven.) Die Benützung des Magnetismus zur Erhöhung der Zugkraft der Locomotiven ist dem Amerikaner George C. Pyle patentirt worden. Die Vorrichtung besteht aus starken Elektromagneten, welche in gleicher Zahl wie die Triebräder an dem Rahmen der Maschine derart angebracht werden, dass die Pole eines jeden Magneten vor und hinter dem betreffenden Rad sich bis auf etwa $^1/_4$ Zoll der Schiene nähern. Die Schiene bildet also unterhalb der Pole die Armatur des Magneten. Wird der Stromkreis nun geschlossen, so zieht jeder Magnet Locomotivrahmen und Schiene mit einer derartigen Gewalt zusammen, dass eine um 10.000 bis 20.000 Pfund pro Rad erhöhte Adhäsion erzielt wird, auf Grund deren vier bis fünf schwer beladene Wagen mehr angehängt werden können.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Güterverkehr nach der unteren Donau: Achs- und Bahnzufuhr nach Turn-Severin.) In Folge der vollständigen Unfahrbarkeit der Kataraktenstrecke des Eisernen Thores Orsova—Turn-Severin ist die Weiterbeförderung der für die Donaustationen unterhalb Orsova bestimmten Thalgüter auf dem Wasserwege unmöglich geworden.

Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit, welche das Erreichen der Bestimmungsstation bei längerem Zuwarten auf Wasserbesserung in Frage stellt, hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Einleitung getroffen, dass die in Schleppen in Orsova liegenden Güter per Achse und Bahn nach Turn-Severin überstellt werden, um dieselben von dort aus sofort mit rascher Schiffsgelegenheit an die Bestimmungsorte zu bringen.

Zur theilweisen Entschädigung der der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dabei erwachsenden Kosten werden im Sinne des § 58 des Betriebsreglements folgende fixe Ueberfuhrspesen durch die gesellschaftlichen Empfangsstationen eingehoben:

für sperrige Güter	150	Centimes
„ Eilgüter und Güter der I. Classe	125	„
„ Güter der Classe A	80	„
„ „ „ „ B	60	„

für je angefangene 100 kg auf Grund der normalen Waarenclassification.

Ausser den obigen Ueberfuhrspesen werden die im Frachttarife vorgesehenen und zur Berechnung gelangten Kararaktenzuschläge nur zur Hälfte, das ist nämlich nur für die Strecke bis Orsova (die durchfahrene Strecke), in Aufrechnung gebracht

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im December 1897.)

Im December 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	December
Liverpool	„Flaminian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	1—10
London	„Sultana"	1—10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Deák"	10
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	5—15
Rouen	„Zrinyi"	10—20
Gibraltar, [1]) London	„Széchényi"	15—25
Liverpool	„Algerian"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Tibor"	25
Rotterdam, Antwerpen	„Szt. István"	21—31
Bordeaux	„Jokai"	21—31
Algier, [1]) Glasgow	„Nagy Lajos"	21—31
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
Hamburg	„Lusitania"	21—31
London	„Austria"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	December
Liverpool	Triest, Fiume	„Alsatian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland"	1—10
Rouen	„ „	„Zichy"	5—15
Bordeaux	„ „	„Szt. László"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Pavia" (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Matlekovits"	10—20
Glasgow	„ „	„Báthori"	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Kálmán Király"	10—20
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Petöfi"	15—25
Liverpool	„ „	„Lesbian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Calypso"	15—25
Glasgow	„ „	„Baross"	21—31
Rouen	„ „	„Stefánia"	21—31
London	„ „	„Wm. Bailey"	21—31
Liverpool	Triest, Fiume	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate December 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Rákóczy" am 2., „Mátyás Király" am 9., „Andrássy" am 16., „Tisza" am 23. und „Rákóczy" am 30.; von Marseille nach Fiume: „Andrássy" am 3., „Tisza" am 10,. „Rákóczy" am 17., „Mátyás Király" am 24. und „Andrássy" am 31.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Arpád" am 6., „Buda" am 13., „Adria" am 20. und „Szápáry" am 27.; ab Marseille: „Adria" am 5., „Szápáry" am 12., „Arpád" am 19. und „Buda" am 26.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 9. November wurde in Wien unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Zdenko Ostadal und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretär Dr. Carl Freiherr von Banhans, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wodňan—Prachatitz abgehalten. Auf der Tagesordnung stand die Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes, die Statuten nach der Richtung abzuändern, dass den vom Staate aus dem Titel der Garantie geleisteten Vorschüssen und den Zinsen dieser Vorschüsse die Priorität vor jeder Zuwendung an die Stammactionäre gewahrt werde. Dieser Antrag wurde von der Generalversammlung, in welcher 1405 Actien mit 281 Stimmen vertreten waren, mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität angenommen und der Verwaltungsrath ermächtigt, die sich hiedurch ergebenden Statutenänderungen, insbesondere jene der §§ 38 und 44 mit der Regierung zu vereinbaren.

Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg. (Zulassung zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich.) Das k. k. Ministerium des Innern hat unterm 13. Juni der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg die Bewilligung zur Zulassung zum hierländischen Geschäftsbetriebe für die Dauer ihres rechtlichen Bestandes im Heimatlande ertheilt. Der statutenmässige Zweck dieser Gesellschaft ist die Ausnützung der elektrischen Kraft in jeder Form, insbesondere die Erwerbung von Anlagen, welche zur Ausnützung der Elektricität dienen können, der Betrieb solcher Anlagen für eigene oder fremde Rechnung, sowie für gemeinschaftliche Rechnung mit Dritten, die Betheiligung bei gleichen oder verwandten Unternehmungen in jeder Form, die Veräusserung solcher Anlagen und Betheiligungen, die Erwerbung und Verwerthung von Concessionen für einschlägige Unternehmungen, ferner die Vorbereitung, Ausführung und Vergebung der bezüglichen Bauarbeiten, weiters die Erwerbung und Verwerthung einschlägiger Patente und Licenzen, endlich die Errichtung von Gesellschaften für die Herstellung und den Betrieb von Anlagen der vorgedachten Art und die Verwendung solcher Gesellschaftsantheile. [E.-M.-Z. 15.704/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCII. Stückes.) Das am 24. November herausgegebene CCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3501: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 19. November 1897, Z. 17 166, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3502: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 19. November 1897, Z. 24 506, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3503: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 20. November 1897, Z. 22.138, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3504: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. November 1897, Z. 13.669, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für lebende Schweine aus Steiermark.

— (Inhalt des CCIII. Stückes.) Das am 27. November herausgegebene CCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3505: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 22. November 1897, Z. 19.449/II, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3506: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. November 1897, Z. 13.531, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr ven Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3507: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. November 1897, Z. 102.088, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCIV. Stückes.) Das am 29. November herausgegebene CCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3508: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 21. November 1897, Z. 31.944/IV, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCV. Stückes.) Das am 30. November herausgegebene CCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3509: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. November 1897, Z. 36.224, an die k. k. Statthaltereien in Wien und Prag, betreffend die Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtgebiete der kgl. Freistadt Györ.

Nr. 3510: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. November 1897, Z. 192.224, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Tarifirung von Kartoffelmehl.

In das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 22 (für Stärke und Stärkemehl) wird der Artikel „Kartoffelmehl“ aufgenommen.

Wien, am 30. November 1897. [938]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der Verbands-Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages III zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr.

Am 1. December 1897 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag III in Kraft, wovon Abzüge durch unsere Stationen bezogen werden können.

Er enthält u. A. anderweite und neue Entfernungen für Burgstädt, Hartmannsdorf b. Limbach, Limbach, Lugau, Obergrüna, Wittgensdorf und Wüstenbrand.

Dresden, am 25. November 1897. [939]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Binnengütertarife für normalspurige Linien.

Zum Binnengütertarif für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. April 1897 ist am 1. December 1897 der Nachtrag I in Kraft getreten. Er enthält u. A. einen Umexpeditionstarif für die Station Bodenbach.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 29. November 1897. [940]

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einführung des Nachtrages VII.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Theilstrecke Settenz—Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt zu dem Tarife für den oben bezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag VII in Kraft, welcher in der Hauptsache Frachtsätze von der Station Schallan der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von 30 Hellern pro Stück erhältlich.

Teplitz, am 28. November 1897. [941]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Laibach S.B.

Für in Stationen der Unterkrainer Bahnen behufs Einlagerung und Sortirung nach Laibach S.B. zur Aufgabe kommende und ab Laibach S.B. nach Triest S.B., Triest St. Andrea, Triest Freihafen oder Fiume zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen ab 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Stationen der Unterkrainer Bahnen nach den oben genannten Triester Bahnhöfen, bezw. nach Fiume im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der commerciellen Direction der Südbahn in Wien und beim Verkehrs-Inspectorate in Triest zur Einsicht auf.

Wien, am 28. November 1897. [942]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes „Theil II, Heft 3“ für die Beförderung von mineralischer Kohle (Stein- und Braunkohle), Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer in Kronenwährung erstellter Ausnahmetarif „Theil II, Heft 3“ für die Beförderung von mineralischer Kohle (Stein- und Braunkohle), Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen von, respective nach den Stationen des Localverkehres zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. März 1888 sammt den Nachträgen I bis IX ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können ab 15. December 1897 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1897. [943]

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit 15. December 1897 tritt zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·10 Mark, resp. 6 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 30. November 1897. [944]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schweiz. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Schweizerischen Nordostbahn und der General-Direction der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung und umgekehrt für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und die Stationen der Badischen Staatseisenbahnen auf Schweizer Gebiet vom 23. October an bis auf Weiteres wie folgt festgesetzt worden:

1 Mark = 124·07 Centimes,
1 Franken = 80·6 Pfennige.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2231	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisenwaaren der Pos. E 5 u. 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, gültig vom 1. Jänner 1898	Wien-Donauquaibahnhof		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen nach Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai müssen in einer dieser beiden Stationen zum Umschlag gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	208 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus: Glaswaaren der Pos. H 15 c), Schiefergriffel (Schieferstifte) der Pos. S 16, Schiefertafeln mit oder ohne Rahmen (Rechentafeln) der Pos. S 17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, gültig vom 1. Jänner 1898; Porzellan in Kisten verpackt, Porzellan in Steigen, Körben und Fässern, Klicker (Krimmer, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. K 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, gültig vom 1. Jänner 1898	Egger	Wien-Praterquai					200 Heller				
			Sammelgüter aller Art als Frachtgut		Nussdorf und Wien II (K.F.J.B.)				358 Heller	300 Heller	58 Heller			
			Güter der Classe I		Nussdorf und Wien II (K.F.J.B.) oder umgekehrt	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg			546 Heller	454 Heller	92 Heller			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2232	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Pilsenetz	Zürich-Tiefenbrunnen	a) für Sendungen unter 5000 kg; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen;	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden leeren Bierfässern des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890	Es bestehen keine Frachtsätze	a) 548 Centimes b) 505 Centimes c) 393 Centimes		Im Kartirungswege		
				Pilsen	Zürich-Tiefenbrunnen					a) 540 Centimes b) 497 Centimes c) 387 Centimes				
			Bierfässer, leere, zurückgehende	Zürich-Tiefenbrunnen	Pilsenetz	d) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, mindestens jedoch bei Frachtzahlung für ein Gewicht von 20 kg; e) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1000 kg per Frachtbrief und Wagen, wenn in Bierspecialwagen verladen; Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes			Bestehen keine directen Frachtsätze	d) 431 Centimes e) 216 Centimes				
				Zürich (Hauptbahnhof)	Pilsenetz				e) 270 Centimes	e) 213 Centimes	e) 57 Centimes			
				Zürich-Tiefenbrunnen	Pilsen				Bestehen keine directen Frachtsätze	d) 427 Centimes e) 212 Centimes				
				Zürich (Hauptbahnhof)	Pilsen				e) 266 Centimes	e) 209 Centimes	e) 57 Centimes			
2233	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Krzenowitz (K.F.N.B.) Křenowitz T.B. (St.E.G.)	Paris (Douane und Reuilly)	Frachtzahlung per Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife		Francs Gold per 1000 kg: a) 93·16 b) 83·70	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband
				Austerlitz (St.E.G.)	Paris (Douane und Reuilly)					a) 93·81 b) 84·35				
				oder in umgekehrter Richtung										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2234	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Feilenstahl (Flach-, Quadrat- und Rundstahl) aus der Pos. E—5, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Altkladno	Hohenberg	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	208 Heller	145 Heller	63 Heller	Im Kartirungswege		
2235	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bruchsteine aus der Pos. S—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	a) Aschach b) Auf der Schleppbahn zur Donau in Aschach	Wels	1. Bei einem Minimalquantum von 300 Waggons im Jahre bis zu 500 Wagen (exclus.) 2. Bei 500 bis excl. 1000 Wagen. 3. Bei 1000 Wagen und darüber	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Pro Wagenladung von 10.000 kg Kronen a) 12 b) 2 a) 11 b) 1·5 a) 9 b) 1	Verschieden		Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 zu bewirken ist	
2236			Getreide der Pos. G—9, dann Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Wels	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr oder umgekehrt	Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 50 Wagenladungen bis 31. December 1898. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung				Verschieden	20 Percent Nachlass von den im Localtarife, Theil II, Heft 3, 30, bezw. 31 sub VI a für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Getreide und Frachtbrief-Duplicate bei Mahlproducte und Mehl, welche vom Empfänger, bezw. Absender bis längstens Ende Februar 1899 zu bewirken ist	
2237			Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte, sowie Holz, Sand, Kalk und Ziegel als Frachtgut	Auf der Linie Wels—Unter-Rohr		Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 50 Wagen à 10.000 kg b) 100 Wagen à 10.000 kg bis 31. December 1898. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898		Verschieden	Verschieden	Nachlass von den im Localtarife, Theil II, Heft 3, 31, sub VI a für den Localverkehr enthaltenen Taxen a) 5 Percent b) 10 Percent		Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2238		K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	a) Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1898 b) Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	Unter-Rohr	Wels	**Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 60 Waggons à 10 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Heller per 100 kg a) 26 b) 34	 18 18	 8 16	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz vorzulegen sind und nicht wieder zurückgestellt werden	
				Sattledt					a) 16 b) 20	10 10	6 10			
			Säcke, gebrauchte, als Frachtgut	Wels	Unter-Rohr	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			30	18	12			
					Sattledt				19	10	9			
2239			Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	Wels	Unter-Rohr loco und transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898		Heller per Tonne 252	 180	 72			
2240			Ziegel, und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut	Haiding	Unter-Rohr transit		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898		Heller per Tonne 240	 200	 40	Im Kartirungswege		
				Wels					180	140	40			
				Steinhaus bei Wels					146	106	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2241	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut		Unterrohr loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller per Tonne			Im Kartirungswege		
				Eberschwang					402	330	72			
				Holzleithen					362	290	72			
2242			Eis aus der Pos. E—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 als Frachtgut		Wels	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			Heller per Tonne					
				Breitenaich					148	104	44			
				Eferding					174	126	48			
				Aschach a. d. Donau					216	166	50			
2243	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Papier aller Art mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Złoczów	Oswięcim transit	Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen transit, oder nach Oder-Umschlagplätzen transit	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. Juli 1896, Theil II, Heft 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweiliger Frachtantheil aus vorstehend bezeichnetem Tarife; derselbe beträgt derzeit 141 Pfennige	117 Pfennige	Die jeweilig resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate und der den Seeexport nachweisenden Schiffsconnossements, ferner bei Sendungen nach Oder-Umschlagplätzen auch der Connossements über den Weitertransport per Oder, welche Documente vom Versender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau einzusenden sind	
2244	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eiserne Maschinentheile	Töss		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief auf einen Wagen und Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes		Im Kartirungswege		
					Kleinmünchen					274	—			
					Schwanenstadt					246	—			
					Wien I K.E.B. (Westbahnhof)				Centimes 398	353	45			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2245	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	—	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1898	Hermagor	Triest-Stadt k.k.St.B., Triest-Freihafen k.k.St.B. und Triest-St. Andrae	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	98 Heller	80 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
2246	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Wein und leere Fässer 1. Wein bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg in Kisten, 2. „ „ „ „ „ „ 5.000 „ „ Fässern, 3. „ „ „ von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief 4. „ „ „ „ „ „ 10.000 „ } und Wagen, 5. leer zurückgehende Fässer in jedem Gewichte	Vide Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1890 (einschliesslich des I. Nachtrages vom 1. Jänner 1895)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B *)				
		Seite 24 des Tarifes				Seite 44 des Tarifes
		Centimes				
		ad 1	ad 2	ad 3	ad 4	ad 5
den in den Tarif, Theil V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1890 einbezogenen österreichisch. Stationen	Küsnacht (Zürich)	193	157	150	138	79
	Männedorf	170	141	135	125	71
	Stäfa	165	137	131	122	69
	Uetikon	170	142	136	126	71
	Zürich-Tiefenbrunnen	200	163	155	143	82
und umgekehrt						

*) Die Frachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, sind aus dem obenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg		per 100 kg			
									kr. ö.W. a)	b)	Cts. a)	b)				
2247	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art in beliebiger Verpackung	Erdweis	Bregenz trans.	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief u. Wagen; b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896, bezw. Localtarif, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	182	122	326	195	Verschieden, je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		
					Buchs transit				176	118	326	191				
					Lindau transit				182	122	326	195				
					St. Margrethen transit				184	122	331	197				

Die Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz t r a n s i t, Buchs t r a n s i t, Lindau t r a n s i t oder St. Margrethen t r a n s i t zu lauten.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10 (Cts.)	11	12	13	14
2248	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Elektroden	Wien I K.E.B. (Westbhf.)	Bregenz trans.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888	Es bestehen keine directen Frachtsätze	292		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					286				
					Lindau transit					292				
					St. Margrethen transit					292				
					Mels					318				

Die Frachtsätze für den Verkehr nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;

b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz t r a n s i t, Buchs t r a n s i t, St. Margrethen t r a n s i t oder Lindau t r a n s i t zu lauten.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2249	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eigelb, auch eingetrocknet, als Frachtgut	Krakau und Podgórze-Bonarka Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Karlsruhe (Westbahnhof)	Aufgabe von oder Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg b) „ „ 10.000 „ für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. März 1893 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	a) 6·87 Mark b) 6·47 „		Im Kartirungswege		
				Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszow Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen						a) 6·87 Mark b) 6·47 „				

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publication erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
2250	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte etc. (Nomenclatur des Ausnahmetarifes für Getreide etc. des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres mit Ungarn)	Fonyód-Fürdötelep	den im Ausnahmetarife für Getreide etc. des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres mit Ungarn genannten Stationen	Erfüllung der für den nebenstehend bezeichneten Ausnahmetarif giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. Mai 1892 für Getreidetransporte im Rhein- und Main-Umschlagsverkehre mit Ungarn	Es bestehen keine bezüglichen directen Frachtsätze	Die für die Station Boglár giltigen Frachtsätze		Im Kartirungswege		
2251	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Budapest-Fövámház (Hauptzollamt)	sämmtlichen Verbandsstationen der in der 8. Rubrik genannten Tarife	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband Theil II, Heft Nr. 4, vom 1. October 1895 } Theil II, Heft Nr. 6, vom 1. December 1895 } Ausnahmetarif Nr. 5 für Wein	Besteht keiner	Die für die übrigen Budapester Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5		Im Kartirungswege		
2252	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Budweis	St. Gallen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Theil II, 1. Heft, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	450 Centimes	399 Centimes	51 Centimes	Im Kartirungswege		
			Bierfässer, leer zurückgehende a) in Bier-Specialwagen verladen b) nicht in Bier-Specialwagen verladen	St. Gallen	Budweis	Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ad a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1000 kg per Frachtbrief und Wagen ad b) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, mindestens jedoch bei Frachtzahlung für ein Gewicht von 20 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Theil II, 1. Heft, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	ad a) Besteht keiner ad b) 328 Centimes	ad a) 202 Centimes ad b) 304 Centimes	ad b) 24 Centimes	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2253	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung von mindest. 1000 Litern per Frachtbrief	Zistersdorf bezw. vice versa	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898	35·2 kr. 70·4 Heller	40 Heller	30·4 Heller	Im Kartirungswege		
			2. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost- u. Essigfässer bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf bezw. vice versa	Wien Nordbahnhof Marchegg				Verschieden	Heller 56 46	Verschieden			
			3. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf bezw. vice versa	Hohenau und den in der Richtung gegen Lundenburg darüber hinaus gelegenen Stationen, dann nach Dürnkrut				Verschieden	Verschieden	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vozulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
2254	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Feuerfester Thon, lose oder in Säcken verpackt	Krzeszowice	Myslowitz transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	8·5 kr. 17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2255	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer			Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898			Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstationen, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Oderberg	Brünn Nordbahnhof			Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898	47·6 kr. = 95·2 h	85	10·2			
				M.-Ostrau					45·8 kr. = 91·6 h	82	9·6			
				Friedland K.F.N.B.					46 kr. = 92 h	82	10			
				Krasna					37·7 kr. = 75·4 h	72	3·4			
				Frankstadt a. R.					43 kr. = 86 h	76	10			
				Krakau					74·4 kr. = 148·8 h	126	22·8			
				Bielitz					60 kr. = 120 h	112	8			
				Teschen					53·4 kr. = 106·8 h	98	8·8			
				Troppau					50·6 kr. = 101·2 h	92	9·2			
				Golleschau					56 kr. = 112 h	103	9			
				Ustron					64 kr. = 128 h	119	9			
				Göding					25·7 kr. = 51·4 h	47	4·4			
				Ernsdorf					59·4 kr. = 118·8 h	110	8·8			
		Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof			Localtarif der K.F.N.B. vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarif der Oe.-u.St.E.G. vom 1. October 1894	39·7 kr. = 79·4 h	76	3·4			
2256	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Röhren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	M.-Ostrau Schönbrunn	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Versender, bezw. Empfänger; Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1897	59 kr. = 118 Heller	83 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2257	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soferne dieselben für Rechnung dieser Verwaltung expedirt werden, und zwar:	Wien Nordbahnhof	Oderberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder einer ihrer Dienststellen auf den Frachtbriefen als Versender und Empfänger	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1897		Heller	Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			I. Eilgüter, gewöhnliche						449·6 kr. =899·2 h	401	498·2			
			II. Frachtgüter: a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, und zwar: Güter der Classe I						166·8 kr. =333·6 h	198	135·6			
			" " " II						140·5 kr. = 281 h	196	85			
			b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und zwar: Güter der Classe I						166·8 kr. =333·6 h	124	209·6			
			" " " II						140·5 kr. = 281 h	122	159			
			" " " A						94·3 kr. =188·6 h	114	74·6			
			" " " B	bezw. vice versa					70·5 kr. = 141 h	109	32			
2258	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle und Braunkohlenbriquetts als Frachtgut		a) Prag (Bubna) b) Prag (Sandthor) c) Prag (Smichow) d) Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Localgütertarif	Heller per 1000 kg			Rückvergütung	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, October 1898 und Jänner 1899 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
				Königsberg Maria Kulm					a) 680 b) 676 c) 686 d) 678	614 614 614 614	66 62 72 64			
				Dassnitz					a) 672 b) 668 c) 678 d) 670	614 614 614 614	58 54 64 56			
				Zieditz					a) 664 b) 658 c) 668 d) 660	614 614 614 604	50 44 54 56			
				Davidsthal					a) 660 b) 652 c) 666 d) 656	614 614 614 604	46 38 52 52			
				Falkenau a. d. Eger					a) 658 b) 648 c) 664 d) 650	610 610 610 596	48 38 54 54			
				Neusattl					a) 638 b) 628 c) 646 d) 634	590 590 590 574	48 38 56 60			
				Chodau					a) 628 b) 620 c) 636 d) 622	580 580 580 564	48 40 56 58			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
										Heller				
2259	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Eger (B.E.B) oder Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	130	102	28	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Februar 1899 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Brüx (A.T.E.)					103	85	18			
				Dux					104	86	18			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen					132	104	28			
				Aussig (A.T.E.)	Carlsbad			Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894, und Localgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	123	102	21			
					Chodau				133	102	31			
					Falkenau a. d. Eger				145	102	43			
					Neusattl				138	102	36			
				Brüx (A.T.E.)	Carlsbad				92	85	7			
					Chodau				102	85	17			
					Falkenau a. d. Eger				114	85	29			
					Neusattl				107	85	22			
				Dux	Carlsbad				103	86	17			
					Chodau				113	86	27			
					Falkenau a. d. Eger				125	86	39			
					Neusattl				118	86	32			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Carlsbad				125	104	21			
					Chodau				139	104	35			
					Falkenau a. d. Eger				132	104	28			
					Neusattl				144	104	40			
				via Komotau										
										Pfge. a)	Pfge. b)			
2260	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Coaks, Kohlenziegel	Chodau	a) Halbstadt b) Mittelsteine	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für den Local-Kohlenverkehr geltenden Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	86	92	Kartirung		
				Dassnitz						91	97			
				Davidsthal						89	95			
				Falkenau a. d. E.						89	95			
				Königsberg-M. Kulm						92	98			
				Neusattl						87	93			
				Zieditz						90	96			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2261	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien (Oe.N.W.B.)	Stationen der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.:	Auflieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben. *) Die Frachtsätze für Jungbunzlau (B.N.B.) gelten nur im Verkehre mit Wien (K.F.J.B.) und die für Jungbunzlau (Oe.N.W.B.) nur im Verkehre mit Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) oder vice versa.
					Aussig					748				
					Časlau					504				
					Chrudim					534				
					Deutschbrod					408				
					Iglau					360				
					Kolin					580				
					Leitmeritz					678				
					Neubidschow					616				
					Pardubitz					612				
					Sedletz-Kuttenberg					532				
					Skutsch					500				
					Startsch-Trebitsch					294				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	St.E.G.:									
					Aussig					748				
					Kolin					580				
					Pardubic					612				
				Wien (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Trebitsch (St.E.G.)					304				
					Znaim (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					256				
				Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Teplitz (A.T.E.)					748				
					B.N.B.:									
					Böhm.-Kamnitz					798				
					Böhm.-Leipa					728				
					Haida					752				
					Münchengrätz					648				
					Nixdorf					870				
					Rumburg					824				
					Schluckenau					846				
					Schönau					864				
					Schönlinde					812				
					Warnsdorf					824				
					Zwickau i. B.					786				
					Jungbunzlau (B.N.B.*) oder Oe.N.W.B.)					600				
				Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.:									
					Arnau					690				
					Jičin					670				
					Josefstadt-Jaroměř					600				
					Königgrätz					564				
					Königinhof					628				
					Reichenberg					720				
					Trautenau					664				
				Brünn (St.E.G.)	Reichenberg (S.N.D.V.)					600				
				oder vice versa										

Jede contrahirende Firma hat zur Sicherstellung **eine Caution von 7000 fl.** (siebentausend Gulden) in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, dass bis Ende December 1898 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und officiellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt.

Mit diesem Zugeständnisse ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr Abends zur Aufgabe zu bringen.

Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabsrecepisse oder bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe zu erfolgen, und sind diese Documente längstens bis 1. Februar 1899 einzusenden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2262	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Reichenberg (S.N.D.V.B.) loco oder vice versa	Prag (B.N.B. oder Oe.N.W.B.) Olmütz (St.E.G.) Troppau (K.F.N.B. oder K.k.St.B.) Jägerndorf (K.k.St.B.)	**50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Local-, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarife	598 1016 1060 962	Heller 412 740 836 800	 186 276 224 162	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender, bezw. Empfänger lautende Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel von Seiten der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1899	
2263	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Segen-Gottes via Okříško-Iglau	Salzburg Wörgl Söll-Leukenthal	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 155 193 193		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2264	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Bier Leere, retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Schwechat-Kledering Wiener-Neustadt Ebenfurth Unter-Waltersdorf Pottendorf-Landegg	Wiener-Neustadt Schwechat-Kledering	Aufgabe von 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	Heller 48 53 26 26 25 29		Im Kartirungswege		
2265	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes A 2	Lettowitz oder vice versa	Bitterfeld	Einhaltung der für den Specialtarif A 2 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	289 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2266	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Erdberger Gaswerke	Wien St.E.G. loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898			Heller per Tonne à 1000 kg 130		Im Kartirungswege		
					Wien St.E.G. transit					100				

NB. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre eigenen Arbeiter, bezw. auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien St.E.G. loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. Der Frachtsatz von 100 Hellern per Tonne nach Wien St.E.G. transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Bestimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden, und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2267	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Schönpriesen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897			3 Pfennige für 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis längstens Ende Juni 1899	Diese Begünstigung gilt nur für Zuckertransporte aus solchen Etablissements, die mit der Station Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik) in directer Schienenverbindung stehen; die bezüglichen Transporte müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden
				Schönpriesen	Schönpriesen Umschlag									
2268	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes III	Dzieditz K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B., St.E.G.	Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den directen Verkehr zwischen österreichischen Grenzstationen, giltig vom 1. März 1894	Markpfennige 121	105	16	Im Kartirungswege		
					Halbstadt				82	77	5			
					Liebau				85	80	5			
					Mittelwalde				74	69	5			
					Reichenberg				111	98	13			
					Seidenberg				102	92	10			
					Tetschen Oe.N.W.B.				121	105	16			
				Myslowitz K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B., St.E.G.				113	100	13			
					Halbstadt				74	69	5			
					Liebau				77	72	5			
					Mittelwalde				66	61	5			
					Reichenberg				103	93	10			
					Seidenberg				93	87	6			
					Tetschen Oe.N.W.B.				113	100	13			
				Oderberg K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B., St.E.G.				114	102	12			
					Halbstadt				72	67	5			
					Liebau				75	70	5			
					Mittelwalde				64	59	5			
					Reichenberg				104	96	8			
					Seidenberg				96	90	6			
					Tetschen Oe.N.W.B.				114	102	12			
				Oswięcim K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B., St.E.G.				118	103	15			
					Halbstadt				79	74	5			
					Liebau				82	77	5			
					Mittelwalde				71	66	5			
					Reichenberg				108	96	12			
					Seidenberg				98	90	8			
					Tetschen Oe.N.W.B.				118	103	15			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2269	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. 8—55 a und b des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Blumau	Bozen-Gries	Die Steine müssen zum Baue der Garnisonskirche in Bozen bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen bei Steinen der Pos. 8—55 a, resp. für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen bei Steinen der Pos. 8—55 b. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Variabel	Heller 8	Variabel	Im Kartirungswege		
				Auer						10				
2270	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Bahn	Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—5 des Tarifes, Theil I, zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine oder k. und k. Kriegsmarine	Donawitz	Triest S.B. Triest S. Andrea und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements, resp. an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn, bezw. Tarif vom 1. September 1892	138	Heller 131	7	Im Kartirungswege		
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume			Localtarif	156	108	48			
				Mürzzuschlag	Triest S.B. Fiume				189	126	63			
				Neuberg	Fiume				205	142	63			
					Triest S.B.				205	136	69			
					Triest S. Andrea				217	142	75			
				Mürzzuschlag	Triest S. Andrea				201	132	69			
			K. und k. Kriegsmarine	Neuberg	Pola			Localtarife	250	170	80			
				Mürzzuschlag					234	162	72			
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen und L. V. B.		Donawitz	Pola				207	171	36			
2271	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	a) Eisenwaaren und Bleche b) Holz der Pos. H—18 und 19 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz S.B.	Ad a) In jedem Gewichte. Ad b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Ad a) und b) Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Bahn den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe der letzteren in Graz adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	0·4 Heller per 100 kg und 1 km auf Grund der bis Graz (G.K.B.) entfallenden kilometrischen Distanzen	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2272	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Bau- und Werkholz, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, dann Schleifholz, bis zu einer Wagenlänge			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn giltig vom 1. October 1879		Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Vordernberg	Leoben				13 kr. = 26 h	20	6			
				Trofaiach	Leoben				8·5 kr. = 17 h	14	3			
				Trofaiach	Donawitz				8 kr. = 16 h	12	4			
				und vice versa										
2273	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt)	Triest und Fiume	Bregenz loco und transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr		Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3		Kartirung		
					Buchs loco und transit									
					Feldkirch loco und transit									
					St. Margarethen loco und transit									
					Lindau Stadt									
2274	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl	Triest und Fiume		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs per Tonne = 1000 kg			Kartirung		
					Bad Aibling				Besteht kein directer Satz	26·34	—			
					Hergatz				33·22	29·87	3·35			
					Immenstadt				35·20	31·25	3·95			
					Kempten				36·10	31·68	4·42			
					Landsberg				Besteht kein directer Satz	28·75	—			
					Memmingen				35·93	31·07	4·86			
					München C.B.				30·21	26·34	3·87			
					München O.B.				29·82	25·95	3·87			
					München S.B.				30·00	26·13	3·87			
					Oberreitnau				32·58	29·40	3·18			
					Oberstaufen				34·47	30·87	3·60			
					Pasing				31·57	26·69	4·88			
					Röttenbach b. L.				33·91	30·50	3·41			
					Rosenheim				27·46	25·95	1·51			
					Westerham				29·46	26·94	2·52			
			Reis		München C.B.				30·93	27·63	3·30			
					München O.B.				30·42	27·12	3·30			
					München S.B.				30·65	27·35	3·30			
					Kempten				33·59	32·85	0·74			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2275	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar		Budapest-dunaparti teherpályaudvar	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von galizischen Stationen stammen, für die Bosna-Broder Petroleumraffinerie-Actiengesellschaft „Danica" bestimmt sein, mit directen Frachtbriefen nach Budapest-dunaparti t. p. u. aufgegeben und daselbst auf dem Industriegeleise, welches aus dem Budapester Donauuferbahnhofgeleise abzweigt, aus den Cisternen in die Schiffe verladen, nach Bosna-Brod weiterbefördert werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1897	Localtarife		Heller		Im Kartirungswege		
				Beskid országhatár (Landesgrenze)						98				
				Körösmezo országhatár (Landesgrenze)						116				
				Orló országhatár (Landesgrenze)						92				
				Vidrány országhatár (Landesgrenze)						90				
				Borysław						178				
				Drohobycz						172				
				Gorlice						172				
				Iwonicz						154				
				Jasło						170				
				Jedlicze						160				
				Krechowice						188				
				Krosno						154				
				Olszanica						138				
				Podwołoczyska						276				
				Rymanów						150				
				Skołyszyń						176				
				Ustrzyki						150				
				Zagórzany						172				
2276	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Setzdorf (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Brockau (Station des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	Besteht keiner	37 Pfennige		Im Kartirungswege		
2277	Südbahn-Gesellschaft		Sand	Lichtenwald	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis Ende December 1897	Localtarif	66 Heller	62 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2278	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dampfkessel und Maschinen, zerlegte	Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Görz und Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz etc., giltig vom 1. Februar 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	325 Heller inclusive Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
85	Nr. 134 vom 23. November 1897	2060	Mühlkreisbahn		a) Holz der Pos. H—19 und 20, Papierabfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff, Cellulose, b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke, c) Schreib-, Zeichnen-, Druck-, Filtrir-, Cartonpapier, d) Bücher, Couverts, Schultheken	Neufelden (Pürnstein)	Urfahr und umgekehrt	Die in den Rubriken 9, 10 und 11 der nebenstehend bezeichneten Publication enthaltenen Zifferansätze verstehen sich in Kreuzern österr. Währung per 100 kg	
		2062			Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich und hart)	Aigen	Urfahr Haslach Neufelden		
		2063			Pflastersteine	km 38·2, resp. 40·7	Haslach Rohrbach Aigen Neufelden Ottensheim Urfahr		
						Aigen Kleinzell Ottensheim	Urfahr		
					Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar: Steinfliessen, Barren- und Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine	km 38·2, resp. 40·7	Haslach Rohrbach Aigen Neufelden Ottensheim Urfahr		
						Aigen Kleinzell Ottensheim	Urfahr		
					Bruchsteine, unbearbeitet (Abraum), Schotter, Schiefer	km 38·2, resp. 40·7	Haslach Rohrbach Aigen Neufelden Ottensheim Urfahr		
						Kleinzell Ottensheim	Urfahr		

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 nach	8 Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
	Nr. 134 vom 23. November 1897	2064	Mühlkreisbahn		Mauerziegel	Puchenau	Urfahr Ottensheim Rottenegg Gerling Neuhaus N. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Oepping Aigen	Die in den Rubriken 9, 10 und 11 der nebenstehend bezeichneten Publication enthaltenen Zifferansätze verstehen sich in Kreuzern österr. Währung per 100 kg	
						Ottensheim	Urfahr Rottenegg Gerling Neuhaus N. Neufelden Pürnstein Haslach Rohrbach Oepping Aigen		
		2065			Scheitholz bis zu 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr		
		2066			Blochholz	Aigen Oepping Rohrbach Haslach Neufelden Neuhaus N. Gerling	Urfahr		

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. **Wien, 4. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die nachstehenden Allerhöchsten Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Freiherr von Gautsch!

In Genehmigung Ihrer Anträge betraue Ich Sie mit der Leitung Meines Ministeriums des Innern und ernenne den Feldzeugmeister Zeno Grafen Welsersheimb neuerlich zu Meinem Minister für Landesvertheidigung, den Sectionschef in Meinem Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Ritter von Wittek zu Meinem Eisenbahnminister, den Senatspräsidenten des Verwaltungs-Gerichtshofes Dr. Eugen Ritter Böhm von Bawerk zu Meinem Finanzminister, den Sectionschef in Meinem Ministerium für Cultus und Unterricht Vincenz Grafen Baillet de Latour zu Meinem Minister für Cultus und Unterricht, den Sectionschef in Meinem Ministerium des Innern Dr. Ernest von Koerber zu Meinem Handelsminister, den Sectionschef in Meinem Justizministerium Dr. Ignaz Edlen von Ruber zu Meinem Justizminister und den Sectionschef in Meinem Ministerium für Cultus und Unterricht Arthur Grafen Bylandt-Rheydt zu Meinem Ackerbauminister.

Die diesbezüglichen, an dieselben gerichteten Handschreiben folgen im Anschlusse zur weiteren Veranlassung mit.

Wien, am 30. November 1897.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p.

Lieber Feldmarschall-Lieutenant Ritter von Guttenberg!

Ihrem Ansuchen entsprechend, enthebe Ich Sie in Gnaden von der Stelle Meines Eisenbahnministers. Ich gedenke mit voller Anerkennung der von Ihnen mit hingebungsvollem Eifer geleisteten Dienste und verleihe Ihnen taxfrei Meinen Orden der eisernen Krone erster Classe.

Wien, am 30. November 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Lieber Freiherr von Glanz!

Indem Ich Sie über Ihr Ansuchen von der Stelle Meines Handelsministers in Gnaden enthebe, verleihe Ich Ihnen in Anerkennung der von Ihnen geleisteten vorzüglichen Dienste taxfrei Meinen Orden der eisernen Krone erster Classe und behalte Mir Ihre Wiederverwendung im Dienste vor.

Wien, am 30. November 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Lieber Sectionschef Dr. Ritter von Wittek!

Ich ernenne Sie zu Meinem Eisenbahnminister.

Wien, am 30. November 1897.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p.

Lieber Sectionschef Dr. von Koerber!

Ich ernenne Sie zu Meinem Handelsminister.

Wien, am 30. November 1897.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p.

Eröffnung der Linie Chodorów—Podwysokie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Staatsbahnlinie Chodorów — Podwysokie mit den Stationen Puków, Rohatyn, Potok, Psary und den Personen-Haltestellen Zołczów und Dehowa wird am 29. November 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Pupów, Rohatyn und Psary für den Gesammtverkehr, Potok für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen; die Personen-Haltestellen Zołczów und Dehowa für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Stanislau, im November 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Eisenbahnverkehr im Monate October

1897 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate October 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 6. October die 32·785 km lange Localbahn Polička-Skuč, eine Fortsetzung der Localbahn Zwittau-Polička;

am 18. October die 2·806 km lange Anschlussstrecke Cervignano—Reichsgrenze (S. Giorgio di Nogaro) der Friauler Eisenbahn; den Betrieb führt die italienische Eisenbahn-Gesellschaft Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche;

ferner wurden am 18. October eröffnet: die 8·254 km lange Localbahn Kuttenthal—Unter-Četno, Eigenthum der Böhmischen Nordbahn, und, für den Frachtenverkehr, die 10·938 km lange Theilstrecke Vratno-Lobeč—Unter-Četno der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn stehenden Localbahn Mšeno—Unter-Četno. Für den Gesammtverkehr wurde die genannte Theilstrecke am 23. October eröffnet.

Im Monate October 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 9,457.145 Personen und 9,649.090 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 24,964.495 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1447 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,916.608 Personen und 9,959.651 t Güter, 26.334.987 fl., oder per Kilometer 1577 fl., daher resultirt für den Monat October 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8·2 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. October 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 94,650.040 Personen und 76,329.635 t Güter, gegen 93,663.916 Personen und 73,546.266 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 217,262.623 fl., im Jahre 1896 auf 215,099.665 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres 17.042·5 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16.608 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1897 auf 12.748 fl., gegen 12.952 fl. im Vorjahre, das ist um 204 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 15.298 fl., gegen 15.541 fl. im Jahre 1896, das ist um 243 fl., mithin um 1·6 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1897 per Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	64.811
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	42.844
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	34.774
4. Leoben-Vordernberger Bahn	30.832
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	27.157
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	25.456
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	21.438
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.735
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.808
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.306
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.744
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.498
13. Böhmische Nordbahn	14.226
14. K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	12.623
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.229
16. Eisenbahn Wien-Aspang	10.344
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.015

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Gulden
1.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22.468
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	22.307
3.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.699
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.460
5.	Stauding-Stramberger Localbahn	14.410
6.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecke in Brünn	14.110
7.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.631
8.	Bozen-Meraner Bahn	13.089
9.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	12.695
10.	Kuttenberger Localbahn	11.219
11.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	9.956
12.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.677
13.	Neutitscheiner Localbahn	9.382
14.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	8.167
15.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.380
16.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	7.145
17.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	7.044
18.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.648
19.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.547
20.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.881
21.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.543
22.	Unterkrainer Bahnen	4.454
23.	Bukowinaer Localbahnen	4.372
24.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.218
25.	Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	4.090
26.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.793
27.	Kremsthal-Bahn	3.710
28.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	3.577
29.	Localbahn Mšeno—Unter-Četno	3.422
30.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.415
31.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.371
32.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.241
33.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.143
34.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.121
35.	Localbahn Melnik-Mšeno	3.058
36.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.966
37.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.918
38.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.917
39.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.906
40.	Localbahn Asch-Rossbach	2.844
41.	Valsugana-Bahn	2.837
42.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.710
43.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.670
44.	Mühlkreis-Bahn	2.638
45.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.525
46.	Steyrthal-Bahn	2.482
47.	Localbahn Plan-Tachau	2.473
48.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.465
49.	Böhmische Commercialbahnen	2.429
50.	Localbahn Auspitz	2.356
51.	Mährische Westbahn	2.309
52.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.186
53.	Welser Localbahn	2.135
54.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.106
55.	Neue Bukowinaer Localbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	2.093
56.	Localbahn Wotic-Selčan	2.039
57.	Localbahn Saitz-Göding	2.039
58.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	2.014
59.	Localbahn Postelberg-Laun	1.930
60.	Friauler Localbahn	1.924
61.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1.908
62.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.897
63.	Gailthal-Bahn	1.891
64.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.864
65.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.840
66.	Murthal-Bahn	1.829
67.	Ostgalizische Localbahnen	1.814
68.	Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghart	1.796
69.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.648
70.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.567
71.	Kolomeaer Localbahnen	1.523
72.	Ybbsthal-Bahn	1.475
73.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	1.454
74.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.302
75.	Localbahn Čerčan-Modřan	1.158
76.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	1.088
77.	Neue Bukowinaer Localbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	1.049
78.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.042
79.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	995

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	11·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6·1
Eisenbahn Wien-Aspang	5·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·1
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·6

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	68·4
Friauler Bahn	43·5
Bozen-Meraner Bahn	17·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	16·0
Localbahn Beneschau-Wlaschim	13·3
Kolomeaer Localbahnen	12·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·3
Mühlkreis-Bahn	10·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·6
Stauding-Stramberger Localbahn	9·3
Steyrthal-Bahn	8·0
Gailthal-Bahn	7·7
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·7

	%
Welser Localbahn	7·6
Localbahn Potscherad-Wurzmes	7·4
Bukowinaer Localbahnen	7·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	6·6
Neutitscheiner Localbahn	6·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·2
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·9
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	5·4
Localbahn Plan-Tachau	5·3
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	5·1
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramwaystrecken in Brünn	4·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·3
Localbahn Asch-Rossbach	4·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	3·1
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3·1
Kremsthal-Bahn	2·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2·7
Unterkrainer Bahnen	2·5
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·2
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	1·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	0·2

Nach der A b n a h m e des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·5
Böhmische Nordbahn	1·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	5·6
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·2

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2·1
Localbahn Wotic-Selčan	3·0
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·6
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	4·0
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·0
Böhmische Commercialbahnen	5·6
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·7
Ybbsthal-Bahn	6·2
Localbahn Auspitz	6·2
Localbahn Postelberg-Laun	6·7
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	7·8
Murthal-Bahn	8·1
Kuttenberger Localbahn	8·4
Mährische Westbahn	10·5
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	10·5
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	10·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·7
Valsugana-Bahn	15·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	18·2
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	20·3
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	22·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	22·5
Localbahn Dolina-Wygoda	23·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	29·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Beim Vergleiche der Betriebsergebnisse der k. k. O e s t e r r. S t a a t s b a h n e n pro October 1897 mit jenen pro October 1896 ergibt sich im P e r s o n e n v e r k e h r e eine M i n d e r frequenz von 24.447 Personen mit einer M e h r einnahme von fl. 942.

Dieses Ergebniss resultirt aus einer A b n a h m e der Frequenz und Einnahme der w e s t l i c h e n S t a a t s b a h n e n um 26.733 Personen und fl. 1001 und einer Frequenz- und Einnahmen s t e i g e r u n g der S t a a t s b a h n e n i n G a l i z i e n um 2286 Personen und fl. 1943.

Im G ü t e r v e r k e h r e resultirt eine um 144.930 t g e r i n g e r e Frequenz mit einer M i n d e r einnahme um fl. 570.355, wovon auf die w e s t l i c h e n S t a a t s b a h n e n 76.244 t und fl. 351.327 und auf die S t a a t s b a h n e n i n G a l i z i e n 68.686 t und fl. 219.028 entfallen.

Dieser Ausfall ist auf die Wenigerbeförderung von Zuckerrüben, Zucker, Petroleum, insbesondere aber von Getreide, Mehl und Mahlproducten zurückzuführen, von welch letzteren Artikeln in Folge der wenig befriedigenden Ernteergebnisse im Inlande und der verringerten Einfuhr von Getreide aus Russland und Rumänien um circa 6000 Wagenladungen weniger gefahren wurden. Eine Steigerung der Frequenz haben nur Holz, Coaks und Kohle erfahren. Hiebei ist zu berücksichtigen, dass im October 1896 gegen 1895 um 262.490 t mehr befördert und hiedurch eine Mehreinnahme von mehr als fl. 900.000 erzielt wurde. Den Frequenz- und Einnahmenergebnissen des Berichtsmonates stehen daher ungewöhnlich hohe Vergleichsziffern aus dem abgelaufenen Jahre gegenüber.

Insgesammt resultirt aus dem Personen- und Güterverkehre pro October 1897 eine M i n d e r e i n n a h m e von fl. 569.413 und für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis 31. October 1897 eine M e h r e i n n a h m e von fl. 2,998.144.

L o c a l b a h n A s c h - R o s s b a c h. Die Mehreinnahme entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher in Folge der stärkeren Verfrachtung von Kohle, Holz und Steinen eine Frequenzsteigerung um 1479 t zu verzeichnen hat.

L o c a l b a h n B e n e s c h a u - W l a s c h i m. Im Personenverkehre wurden um 779 Reisende mehr befördert und hiefür um fl. 389 mehr vereinnahmt. Im

Güterverkehre wurden 2070 t Waaren verschiedener Art mehr verfrachtet und hiefür um fl. 2704 mehr eingenommen.

Localbahn Postelberg - Laun. Der Einnahmenausfall entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, bei welchem sich in Folge der wenig günstigen Rübenernte eine Wenigerverfrachtung in den Artikeln Rübe, Rübenschnitten und Zucker um 6090 t ergab.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. Im Personenverkehre wurden in Folge Mehrbeförderung von 570 Reisenden fl. 174 mehr eingenommen und im Güterverkehre durch die stärkere Verfrachtung von Holz, Kohle und Ziegel (+ 269 t) eine Mehreinnahme von fl. 762 erzielt.

Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn). Die Mehreinnahme ist einzig auf die Mehrverfrachtung von Baumaterialien für den Ausbau der Linie zurückzuführen.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate October 1897 im Vergleiche zur selben Periode 1896 erzielte Mehreinnahme erscheint durch den stärkeren Kohlen- und Güterverkehr begründet.

Böhmische Commercialbahnen. Der Einnahmenausfall des Berichtsmonates ist auf den andauernden Ausfall des Transitverkehres in Folge der Stockung des Exportes, insbesondere von Getreide und Mahlproducten zurückzuführen, wogegen der Localverkehr sich auf dem Niveau des Vorjahres erhielt.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme im Monate October 1897 ist auf den schwächeren Geschäftsgang im Allgemeinen und auf die schwächere Zuckercampagne im Speciellen zurückzuführen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate October 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2033, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 22.833, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 20.800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1933, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.767, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 21.700 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate October 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 10.326 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 25.460.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 127.498 t und des Erträgnisses um fl. 273.826.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Zucker, raffinirt . . . . um 6.777·1 t
„ Holz aller Art . . . . „ 8.136·4 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 2.615·8 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Getreide aller Art . . . . . um 15.610·4 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 2.482·9 t
„ Zucker, roh . . . . „ 103·1 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 11.029·6 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 279·8 t
„ Kohlen . . . . „ 19.313·0 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 16.578 Personen und das Erträgniss um fl. 1849 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 44.192 t und des Erträgnisses um fl. 16.403 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei Getreide aller Art . . . . . . um 626·8 t
„ Holz aller Art . . . . „ 624·1 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 87·1 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 212·1 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

bei Mehl und Mahlproducten . . . um 138·0 t
„ Zucker, roh . . . . „ 177·9 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 1.049·3 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4816 Personen und das Erträgniss um fl. 1561 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1763 t und des Erträgnisses um fl. 3439 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ und die Artikel „Holz aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate October 1897 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres kann hauptsächlich den Kohlen- und Erztransporten zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate October 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Ziffern pro October 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 33.368 Personen	+ fl. 28.203
Ergänzungsnetz . . .	+ 19.164 „	+ „ 28.367
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 9.772 „	+ „ 12.341

Die höheren Einnahmen auf den drei gesellschaftlichen Netzen entsprechen der gesteigerten Frequenz, welch letztere wohl nur auf das besonderes günstige Reisewetter zurückzuführen ist.

B. Frachten:

(provisorische Ziffern pro October 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	— 14.103 t	— fl. 74.936
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 21.219 t	— „ 21.639
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	— 18.151 t	— „ 42.524

Die Mindereinnahme des garantirten Netzes ist grösstentheils dem Ausfall an Getreidetransporten aus Ungarn zuzuschreiben.

(Fortsetzung auf Seite 2538.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1897	1896	Im Monate October 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende October 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	8.112	7.986	3,210.280	2,985.568	2,159.494	7,231.854	9,391.348	1.158	9,960.761	1.247	— 7·1	8.084	7.970
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.582	3.643	612	3.742	4 354	290	3.188	213	+ 36·2	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.938	3.520	2.051	5.075	7.126	310	4.033	175	+ 77·1	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	. . .	1.548	1.801	575	2.758	3.333	101	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	18.015	30.187	6.988	45.071	52.059	296	68.348	388	— 23·7	176	176
Neue Bukowinaer Localbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	2.449	852	818	738	1.556	82	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	8.324	1.464	846	493	1.339	268	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Čerčan-Modřan	62	. . .	6.448	5.032	2.646	4.983	7.629	123	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	571	5.856	104	4.127	4.231	529	4.048	506	+ 4·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6 194	4.508	1.988	7.174	9.162	458	7.956	398	+ 15·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.161	367	1.771	749	2.520	158	2.123	132	+ 19·7	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.981	2.508	1.861	3 317	5.178	133	5.069	130	+ 2·3	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.950	3.049	1.747	3.424	5.171	167	4.690	151	+ 10·6	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.442	4.002	1.202	3.670	4.872	325	4 267	285	+ 14·0	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.480	963	289	919	1.208	151	1.083	135	+ 11·9	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.289	5.576	221	5.347	5.568	169	5.354	162	+ 4·3	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	16 484	5.365	9.649	9.378	19.027	214	22.374	251	— 1·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	3.235	1.664	974	1.424	2.398	109	1.890	86	+ 2·7	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	3.725	2.099	1.181	2 859	4.040	192	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	9.407	18.616	3.013	20.426	23.439	260	28.099	312	— 16 6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.195	3.756	280	1.407	1.687	337	2.060	412	— 18·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.835	4 084	4.216	8.627	12.843	169	13.068	172	— 1·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.980	1.795	666	1.817	2.483	177	2.660	190	— 6·8	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	7.239	3.090	4.203	6.887	11.090	152	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	2.975	1.378	769	1.628	2.397	184	2.336	180	+ 2·2	13	13
Postelberg-Laun	11	11	816	13.675	161	6.955	7.116	647	10.272	934	— 30·7	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.439	40.962	316	19.945	20.261	1.192	21.478	1.263	— 5·6	17	17
Rakonitz-Pladen-Petschau	69	. . .	8.368	6.520	2.645	9.119	11.764	170	. . . .	. . .	. . .	29	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	2.315	1.324	382	1.131	1.513	168	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.970	1.560	631	1.489	2.120	212	1.962	196	+ 8·1	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	4.214	1.249	1.527	2.545	4 072	185	3.136	142	+ 30·3	22	9
Strakonitz-Winterberg	32	32	9.482	3.945	2.681	6.804	9 485	296	7.746	242	+ 22·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	26 081	17.138	13.587	39 667	53.254	397	49.214	367	+ 8·2	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	31.108	3.747	11.881	7.718	19.599	311	18.647	296	+ 5·1	63	39
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.633	1.975	894	1.497	2.391	217	3 303	300	— 27·7	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.466	10.057	4.455	7.246	11.701	216	11.267	208	+ 3·8	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.950	19 464	2.465	8.352	10.817	636	15.136	890	— 28·5	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	10.701	3 822	2.213	3.724	5.937	212	5.936	212	0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	5.190	1.891	1.564	2.328	3.892	229	4.249	250	— 8·4	17	17
Ybbsthalbahn	26	26	5.539	1.617	1.245	2.981	4.226	163	3.085	119	+ 37·0	26	9
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.971	27.224	242	11.228	11.470	1.434	11.217	1 402	+ 2·3	8	8
Zwittau-Polička	47	19	5.219	1.235	1.760	1.877	3.637	77	2.787	147	— 47·6	22	3
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 244	17.994	608	11.910	12.518	522	16.204	675	— 22·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	731	6.577	87	3.429	3 516	703	3.741	748	— 6 2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	202.269	884.710	43.451	605.864	649.315	6.429	593.418	5.875	+ 9·4	101	101
Böhmische Nordbahn	324	320	214.178	263.539	98.367	403.092	501.459	1.547	534.581	1.670	— 7·4	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	80.807	292.859	46.404	380.187	426.591	2 294	447.391	2.405	— 4 6	186	186
Linie lit. B.	236	236	125.997	367.391	57.970	564.819	622.789	2 639	601.089	2.547	+ 3·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.354	74.097	16.786	140.391	157.177	1.727	165.701	1.821	— 5·2	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende October 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
33,054.852	24.462.044	23,500.188	61,536.081	85.036 269	10.519	23,205.878	58,832.247	82,038.125	10.293	+ 2·2	12.623	12.352	incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
64.555	65.646	6 964	28.580	35.544	2.370	6.377	27.773	34.150	2.277	+ 4·1	2.844	2.732	Asch-Rossbach
44.012	22.193	18.420	32.755	51.175	2.225	17.745	27.420	45.165	1.964	+ 13·3	2.670	2.357	Beneschau-Wlaschim
5 104	3.833	2.150	6.012	8.162	907	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.088	. . .	Borki wielk.-Grzymalow
170.084	295.629	78.777	562.395	641.172	3.643	83.266	515.774	599.040	3 404	+ 7·0	4.372	4.085	Bukowinaer Localb.
													N. Bukowinaer Localb.:
24.344	7.269	6.832	9.770	16.602	874	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.049	. . .	Hliboka-Sereth
65.774	5.251	5.463	3.260	8.723	1.744	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.093	. . .	Itzkany-Suczawa
24.456	15.568	6.152	14.113	20.265	965	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.158	. . .	Cerčan-Modřan
4.192	62.724	586	43.062	43.648	5.456	. . . .	57.095	57.095	7.136	— 23·5	6.547	8.563	Dolina-Wygoda
59.353	29.913	21.500	41.710	63.210	3.161	19.302	43.024	62.326	3.116	+ 1·4	3.793	3.739	Fehring-Fürstenfeld
61 474	11.488	14.493	11.147	25.640	1.603	10.951	6.927	17.878	1.117	+ 43·5	1.924	1.340	Friauler Bahn
74.813	18.973	18.898	23.407	42.305	1.085	18.738	23.223	41.961	1.076	+ 0·8	1.302	1.291	Fürstenfeld-Hartberg
49.052	26.717	15.547	33.305	48.852	1.576	16.009	29.363	45 372	1.464	+ 7·7	1.891	1.757	Gailthal-Bahn
63.836	28.329	15.213	26.916	42.129	2.809	15.440	25.781	21 221	2.748	+ 2·2	3.371	3.298	Gleisdorf-Weiz
22.075	7.198	3.436	8.543	11.979	1.497	3.628	7.733	11.361	1.420	+ 5 4	1.796	1.704	Göpfritz-Gr. Sieghارts
16.172	38.727	2.463	39.410	41.873	1.269	3.007	34 291	37.298	1.130	+ 12·3	1.523	1.356	Kolomeaer Localbahnen
192.664	69.818	110.523	105.851	216.374	2.431	107.720	96 215	203.935	2.291	+ 6·1	2.917	2.749	Lemberg-Bełzec
55 410	15.417	18.332	11.877	30.210	1.373	13.945	3.976	17.921	815	+ 68·4	1.648	978	Lemberg (Klep.)-Janów
37.890	17.733	10.619	27.644	38.263	1.822	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.186	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
120.738	90.691	37.227	135.899	173.126	1.924	38.113	155.289	193.402	2.149	— 10·5	2.309	2.579	Mährische Westbahn
21.381	43.192	2.700	16.229	18 929	3.786	2.908	18.530	21.438	4.288	— 11 7	4.543	5.146	Mösel-Hüttenberg
109.702	36.185	41.890	73.932	115.822	1.524	41.216	84.844	126.060	1.659	— 8·1	1.829	1.991	Murthal-Bahn
24.408	5.344	5.051	6.548	11.599	829	4.825	7.036	11.861	847	— 2·1	995	1.016	Nakři-Netolitz—Netolitz
53.356	29.157	33.388	77.035	110.423	1.512	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.814	. . .	Ostgalizische Localb.
33 591	10.651	7.367	18.432	26.799	2.061	8.844	16.596	25.440	1.957	+ 5·3	2.473	2.348	Plan-Tachau
10.388	27.613	2.016	15.676	17.692	1.608	2.335	16.624	18.959	1.724	— 6·7	1.930	2.069	Postelberg-Laun
17.280	81.716	3.016	45.374	48.390	2.846	3.004	42.054	45.058	2.651	+ 7·4	3.415	3.181	Potscherad-Wurzmes
42.570	19.080	11.569	26.309	37.878	1.306	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1 567	. . .	Rakonitz-Pl.-Petschau
36.922	11.052	5.327	8.987	14.314	1.590	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.908	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
30.726	12.655	8.396	12.643	21.039	2.104	8.738	10.995	19.733	1.973	+ 6·6	2.525	2.368	Schwarzenau-Waidhofen
37.900	11.352	13 323	21.459	34.782	1.581	7.247	7.586	14.833	1.648	— 4·0	1.897	1.978	Schwarzenau-Zwettl
95.075	38.754	24.640	54.451	79.091	2.472	24.204	49.226	73.430	2.295	+ 7·7	2.966	2.754	Strakonitz-Winterberg
266.613	161.302	126.899	370.505	497.404	3 712	128.429	356.797	485.226	3.621	+ 2·5	4.454	4.345	Unterkrainer Bahnen
256.834	17.125	99.248	49.654	148.902	2.364	79.618	29.055	108.673	2.786	— 15·1	2.837	3.343	Valsugana-Bahn
40.735	12.573	12.074	16.541	28.615	2.601	13.325	15.244	28.569	2.597	+ 0·2	3.121	3.116	Vöcklabruck-Kammer
141.442	70.856	45.419	50.649	96.068	1.779	46.561	42.742	89.303	1.653	+ 7·6	2.135	1.984	Welser Localbahnen
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
82.873	175.376	28.304	71.499	99.803	5.870	30.418	91.630	122.048	7.179	— 18·2	7.044	8.615	Ebenfurther Eisenb.
94.361	21.837	21.825	27.325	49.150	1.755	22.625	28.332	50.957	1.820	— 3·6	2 106	2.184	Wodňan-Prachatitz
37.094	13.926	11.219	17.664	28.883	1.699	10.535	19.265	29.800	1.753	— 3·0	2.039	2.104	Wotic-Selčan
56.290	12 061	13.016	18.929	31.945	1.229	7.265	4.525	11.790	1 310	— 6·2	1.475	1.572	Ybbsthalbahn
22.037	257.305	2.723	100.342	103.065	12.883	2.438	102.189	104.627	13.078	— 1 5	15.460	15.694	Zeltweg-Fohnsdorf
32.840	9.768	11.148	15 519	26.667	1.212	2.307	2.252	4.559	1.520	— 20·3	1.454	1.824	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
24.927	67.568	6.048	54.801	60.849	2.619	6.493	74.429	80.922	3.378	— 22·5	3.143	4.054	Časlau-Zawratetz
8.783	54.426	1.119	26 581	27.700	5.540	1.050	26.120	27.170	5.434	+ 2·0	6.648	6.521	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,907.084	7,701.871	448.175	5,006.735	5,454.910	54.009	444.224	4,846.535	5,290.759	52.384	+ 3·1	64.811	62.861	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,093.287	1,762.436	877.577	2,915.927	3,793.504	11.855	900.309	2,953.993	3,854.302	12.045	— 1·6	14.226	14.454	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
800.509	2,196.301	533.351	2,680.618	3,213.969	17.279	511.004	2,673.189	3,184.193	17.119	+ 0·9	20.735	20.543	Linie lit. A
1,438 733	3,202.922	853.130	4,487.805	5,340.935	22 631	828.600	4,207.026	5,035.626	21.337	+ 6·1	27.157	25.604	Linie lit. B
429.850	641.491	167.396	1,220.834	1,388.230	15.255	169.204	1,235.708	1,404.912	15.439	— 1·2	18.306	18.527	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1897 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1896 (Kilometer)	Im Monate October 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate October 1897 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate October 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: pro Kilom. (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende October 1897 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende October 1896 (Kilometer)
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	953.230	1,285.019	584.937	2,817.021	3,401.958	3.284	3,701 244	3.573	— 8·1	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	88.039	80 146	19.144	64.973	84.117	299	102.369	364	— 17·9	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	60.754	108.393	24.510	223.658	248 168	3.878	240.856	3 763	+ 3·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.365	69.138	2.588	37.174	39.762	2.651	40.730	2.715	— 2·4	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	354.427	352.503	253.530	785.834	1,039 364	1.655	1,086.097	1.729	— 4·3	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	162.796	426.894	114.973	611.857	726.830	2.360	720.102	2.338	+ 0·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	722.344	1,045.311	491.194	2,069.717	2,560.911	1 875	2,980.226	2.182	— 14·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	31.330	20.919	7.720	16.341	24.061	729	29.061	881	— 17·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,526.742	466.777	947.643	2,758.919	3,706.562	2.450	3,777.860	2.497	— 1·9	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	11.818	. . . .	1.868	. . . .	1.868	467	1.972	493	— 5·3	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	180 539	179.751	76.231	256.330	332.561	1.165	362.744	1.273	— 8 5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	105.835	43.281	30.212	52 082	82.294	924	81.100	911	+ 1·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.946	74 032	10.279	77.202	87.481	1.346	88.188	1.357	— 0·8	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.679	1.467	720	933	1 653	236	1.763	252	— 6·3	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	33.556	110.953	9.758	77.648	87.406	453	92.047	477	— 5·0	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	32.708	10.958	21.127	25.550	46.677	1.506	38 361	1.238	+ 21 7	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.995	1.425	1.306	3 037	4.343	174	4.548	182	— 4·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.093	2 392	1.201	4 516	5.717	229	7.808	312	— 26 6	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	21.972	13.303	8.346	16.187	24.533	350	21.848	312	+ 12·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	12.655	4.095	1.133	2.202	3.335	1.112	3.581	1.195	— 7·0	3	3
Localbahn Melnik-Mšeno	19	. . .	2.205	14.844	1.074	13.433	14.507	764	. . . .	. . . .	. . .	9	. . .
„ Mšeno—Unter-Četno	5	. . .	455	2.147	69	1.357	1.426	285	. . . .	. . . .	. . .	0·5	. . .
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.211	1.663	8.450	3 507	11.957	498	11.948	498	0	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.666	1.271	6.720	6.031	12.751	220	12.588	217	+ 1·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	12.044	6.631	2.112	5.281	7.393	924	7.474	934	— 1·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.951	2.021	1.083	2.545	3.626	242	4.687	312	— 22·4	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.592	1.207	1.209	1.659	2.868	115	3.221	129	— 10·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	36.313	15.706	14 947	17.074	32.021	942	31.479	926	+ 1·8	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	. . .	5.080	18.514	1.499	12.944	14.443	380	. . . .	. . . .	. . .	21	. . .
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.842	3.803	3 487	2.896	6 383	255	7.285	291	— 12·4	25	21
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	14.655	3.312	10.049	4.716	14.765	221	16.044	240	— 7·9	67	67
Schneebergbahn	33	. . .	8.981	2.946	4.053	4.050	8.103	246	. . . .	. . . .	. . .	22	. . .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.381	28.121	1 754	20.373	22.127	1.229	22.396	1.244	— 1·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	12.952	6.866	4.330	7.270	11.600	242	10.025	209	+ 13·6	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	919	2.579	179	1.514	1.693	242	1.108	158	+ 53·2	7	2
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.910	23.943	177	21.498	21.675	2.168	21.537	2.154	+ 0·6	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.932	7.692	2.036	9.367	11.403	292	18.310	469	— 37·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.110	5.420	2.564	5.321	7.885	161	7.569	154	+ 4·5	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	343	2.033	57	3.084	3.141	393	3.084	386	+ 1·8	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	74.542	8.529	7.458	5.234	12.692	1.269	12.440	1.244	+ 2·0	10	10
Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	91.056	3.086	7.270	1.614	8.884	1.269	7.382	1.054	+ 20·4	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	193 320	606	27.035	943	27.978	666	25.758	613	+ 8·6	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	54.924	. . . .	6.933	. . . .	6.933	578	7.226	602	— 4·0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	145.416	. . . .	11.761	. . . .	11.761	1.680	12.300	1.757	— 4·4	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	147.160	. . . .	11.790	. . . .	11.790	1.965	10.766	1.794	+ 9·5	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	13.929	6.102	3.129	3.999	7.128	509	6.416	458	+ 11·1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	62.664	17.976	7.062	8.221	15.283	849	16.469	915	— 7·2	18	18
Summe	17.247	16.703	9,457.145	9,649.090	5,277.193	19,687.302	24,964.495	1.447	26,334.987	1.577	— 8·2	17.042·5	16.608

Vom 1. Jänner bis Ende October 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
9,258.490	10,244.809	5,918.296	24,102 912	30,021 208	28.978	5,793.493	24,592.046	30,385.539	29.330	— 1·2	34.774	35.196	Hauptbahnnetz
991.215	495.161	215.259	465.410	680 669	2.422	206 807	471.119	677.926	2.413	+ 0·4	2 906	2.896	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
573.360	1,046.374	277.941	2,007 090	2,285.031	35.703	276.812	1,767 087	2,043.889	31 936	+ 11 8	42.844	38 323	Oesterr. Strecke
124.070	650.263	27.618	357.771	385.389	25 693	25.793	331.385	357.178	23.812	+ 7·9	30 832	28 574	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,389.576	2,597.611	2,207.045	6,555.251	8,762.406	13.953	2,266.368	7,032.940	9,299.308	14.808	— 5·8	16.744	17.770	Garantirte Strecken
1,516.967	3,405 055	866.504	4,635.825	5,502.329	17.865	878 873	4,708.702	5,587.751	18.141	— 1·5	21.438	21.769	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
7,496.076	7,016.411	5,146.926	16,262.697	21,409.623	15.673	5,374.029	17,276.574	22,650.603	16.582	— 5·7	18.808	19.898	Oesterr. Linien
338.586	222.231	84.970	190.460	275.430	8.346	88.008	208.872	296.880	8.996	— 7·2	10 015	10.795	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
14,702.282	4,166.506	10,121.371	21,974.355	32,095.726	21.213	10,028.090	21,794.718	31,822.808	21.033	+ 0·9	25.456	25.240	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
304.236	. . . . .	45.434	. . . . .	45.434	11.359	48.234	. . . . .	48.234	12.059	— 5·7	13.631	14.471	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,639.834	1,434.014	631.016	2,273.531	2,904.547	10.191	646 622	2,429.362	3,075.984	10.793	— 5·6	12 229	12.952	Südnordd. Verbindgsb.
1,011.927	389.261	337.245	430.213	767.458	8.623	330.302	395.266	725.568	8.152	+ 5·7	10.344	9.782	Wien-Aspang Bahn
274.715	582.927	92.361	692.950	785.311	12.082	90 324	690.559	780.883	12.014	+ 0·6	14.498	14.417	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
53.714	13.095	5.794	7.950	13 744	1.963	5.581	9.060	14.641	2 092	— 6·2	2.356	2.510	Auspitzer Localbahn
308.205	310.651	86 855	303 704	390.559	2.024	83.842	329.814	413.656	2.143	— 5 6	2.429	2.572	Böhm. Commercialb.
271.991	85.170	183.390	154.725	338 115	10.907	168.962	120.006	288.968	9.322	+ 17·0	13.089	11.186	Bozen-Meraner Bahn
24.293	13.717	10.926	27.893	38.819	1.553	10.500	29 960	40 460	1.618	— 4·0	1.864	1.942	Deutschbrod-Humpoletz
31.394	15 265	11.747	26.590	38 337	1.533	11.279	31.549	42.828	1.713	— 10·5	1.840	2·056	Gr.-Priesen-W.-Auscha
221 589	100 605	85.948	130 523	216.471	3.092	90.824	119.827	210.651	3.009	+ 2·7	3.710	3.611	Kremsthal-Bahn
116 524	34.491	11.813	16.234	28.047	9.349	9.716	20.894	30.610	10.203	— 8·4	11.219	12.244	Kuttenberger Localb.
12.484	17.298	5.891	17.041	22·932	2.548	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.058	. . .	Localb. Melnik-Mšeno
455	2.147	69	1.357	1.426	2.852	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.422	. . .	Mšeno—Unter-Četno
95.350	23.598	72.193	25.442	97.635	4.068	63 863	23.038	86 901	3.621	+ 12·3	4.881	4 345	Mori-Arco-Riva a. G.
108.620	14.607	64.211	63.293	127.504	2.198	61.083	54.478	115.561	1.992	+ 10·3	2.638	2 390	Mühlkreis-Bahn
106.632	56.405	18 884	43.657	62.541	7.818	18.585	40.120	58.705	7.338	+ 6·5	9.382	8.806	Neutitscheiner Localb.
29.473	14.915	9.227	21.627	30.854	2.057	9.213	30.400	39.613	2.641	— 22·1	2.465	3.169	Reichenau a/K.-Solnitz
31.735	8.992	10.403	11.291	21.694	868	10.176	10.951	21.127	845	+ 2 7	1.042	1.014	Radkersburg-Luttenbg.
383.811	129.780	142.819	131.353	274.172	8.064	154.759	152.686	307.445	9.043	— 10 8	9.677	10.852	Reichenberg-Gablonz-T.
37.388	34.688	9.012	26.676	35.688	1.699	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.039	. . .	Saitz-Göding
97.305	30.224	30.895	25 547	56.442	2.258	27.839	21.187	49.026	2.235	+ 1·0	2 710	2.682	Salzburg-Lamprechtsh.
192 674	24.759	140 223	40.724	180.947	2.701	140.467	40.703	181.170	2.705	— 0·2	3.241	3.246	Salzkammergut-Localb.
92.295	22.587	43.533	33 788	77.321	3.515	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.218	. . .	Schneebergbahn
82.543	282.825	17.376	198 771	216.147	12.008	15 506	182 271	197.777	10.987	+ 9·3	14.410	13.184	Stauding-Stramberger
123.329	49.357	42.960	56.310	99.270	2.068	41.609	50 324	91.933	1.915	+ 8·0	2.482	2.298	Steyrthal-Bahn
9.236	24.356	1.789	15.238	17.027	2.432	842	3.824	4.666	2.333	+ 2 4	2.918	2.800	Stramberg-Wernsdorf
22.183	224.501	2.059	178.762	180.821	18.082	1.922	173.425	175.347	17.535	+ 3 1	21.699	21·042	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
63.536	82.191	22.083	94.175	116.258	2.981	21.669	142.377	164.044	4.206	— 29·1	3.577	5.047	Cilli-Wöllan
106.889	53.123	30.948	51.289	82.237	1.678	30.611	47.591	78.202	1.596	+ 5·1	2.014	1.915	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
14.145	16.183	2.381	24.882	27.263	3.408	2.482	23.976	26.458	3.307	+ 3·1	4.090	3.968	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
828.093	60.361	80.147	37.436	117.583	11.758	79 381	33.225	112.606	11.261	+ 4·4	14.110	13.512	Brünner Localeisenb.-G.
791.226	22.976	62.538	11.514	74.052	10.579	56.057	7.779	63.836	9.119	+ 16·0	12.695	10.943	M.-Ostrau-Witkowitz
1,998.706	3.923	279.085	6.784	285.869	6.806	266.796	7.256	274.052	6.525	+ 4·3	8.167	7.830	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
598.818	. . . . .	71.452	. . . . .	71.452	5.954	71.881	. . . . .	71.881	5 990	— 0·6	7.145	7.188	Innsbruck-Hall i. T.
1,533.093	. . . . .	131.064	. . . . .	131.064	18.723	123.736	. . . . .	123.736	17.677	+ 5·9	22.468	21.212	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,381.153	. . . . .	111.535	. . . . .	111.535	18.589	101.768	. . . . .	101.768	16.961	+ 9·6	22.307	20.353	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
219.952	88.912	52.545	33.561	86.106	6.150	49.748	31.347	81.095	5.793	+ 6 2	7.380	6 952	Salzburger Eisenb. u. Tr.
581.404	217.154	63.971	85 381	149.353	8.297	61.291	100.726	162.017	9.001	— 7·8	9.956	10 801	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
94,650.040	76,329.635	55,191.890	162,062.733	217,262.623	12.748	54,713.588	160,386.077	215,099.665	12.952	— 1 6	15 298	15.541	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate October 1897	1896	Im Monate October 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner Ende Octob[er] 1897	18[96]
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichisch[e …]													
Achenseebahn *)	6·31	6·31	382	88	3.874	116	3.990	...	4.888	...	...	...	.
Gaisbergbahn *)	5·25	5·25	302	...	1.177	...	1.177	...	1.325	...	...	...	.
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	5.932	24	2.253	54	2.307	...	3.314	...	...	...	.
Schafbergbahn	5·83	5·83	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Schneebergbahn (Puchb.-Baumg.)	10·00	...	1.881	8.390	2.164	5.195	7.359	...	...	...	...	...	.
Oesterreichische Eisenbahne[n …]													
Baden—Vöslau	8·04	8·04	24.301	...	2.357	...	2.357	...	2.689	...	...	...	.
Bielitz—Zigeunerwald	4·84	4·84	19 268	...	1.665	...	1.665	...	1.748	...	...	...	.
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	...	87.219	...	4.798	...	4.798	...	...	...	...	...	.
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·53	2·53	6.526	215	683	21	704	...	765	...	...	...	.
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·33	8·33	354.137	...	18.860	...	18.860	...	18.514	...	...	...	.
Linz-Urfahr	3·1	...	122.771	...	8.972	...	8.972	...	...	...	...	...	.
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	11.818	...	1.868	...	1.868	...	1.972	...	...	...	.
Prager elektr. Strassenbahn (kgl. Weinberge-Žiškov) **)	5 8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) **)	1·4	1·4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Prag (Smichov)-Košiř	2·8	...	53.459	...	1.970	...	1.970	...	...	...	...	...	.
Prag-Vysočan-Lieben	5·5	5·5	126.400	...	8.014	...	8.014	...	7.538	...	...	...	.
Reichenberger elektr. Strassenb.	2·86	...	100.937	...	5.631	...	5.631	...	...	...	...	...	.
Teplitz—Eichwald	8·93	8·93	63.354	16	5.964	10	5.974	...	4.662	...	...	...	.
Oesterreichisch[e …]													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	6.496	...	160	...	160	...	367	...	...	...	.
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0 39	3.344	...	224	...	224	...	335	...	...	...	.
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	8.181	17	604	11	615	...	651	...	...	...	.
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.

*) Der Betrieb wurde am 10. October eingestellt.
**) Hat keinen Betriebsausweis eingesendet.

Beim Ergänzungsnetze ergibt sich nur in Folge buchhalterischer Richtigstellungen ein Minus in der Einnahme.

Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn leidet noch an den Folgen der durch die seinerzeitigen Ueberschwemmungen verursachten Schäden an industriellen Etablissements, die theils noch im Umbau begriffen sind, theils den vollen Betrieb noch nicht aufgenommen haben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen ist bereits bis zum Monate Juli des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate October 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft erzielte Mindereinnahme betrug fl. 84.160, und zwar ergab der Personenverkehr ein Plus von fl. 4219, hingegen der Güterverkehr ein Minus von fl. 88.379.

Die Einnahmen der gesellschaftlichen Localbahnen sind zurückgegangen, und zwar bei Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 1761 und bei Spielfeld-Radkersburg um fl. 1052, welche Mindereinnahmen namentlich auf die Abnahme des Güterverkehres zurückzuführen sind.

Die Einnahmen der Localbahn Mödling-Brühl weisen ein Minus von fl. 104 aus.

Die Einnahmen der Pachtbahnen haben gleichfalls abgenommen, und zwar betrug das Minus bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . fl. 707
(Personenverkehr: Zunahme fl. 1638,
Güterverkehr: Abnahme fl. 2345)

Leoben-Vordernberger Bahn . . . fl. 968
(Personenverkehr: Zunahme fl. 356,
Güterverkehr: Abnahme fl. 1324)

Graz-Köflacher Bahn . . . . fl. 8524
(Personenverkehr: Plus fl. 632,
Güterverkehr: Minus fl. 9157)

Localbahn Radkersburg - Luttenberg . . . . fl. 353

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . fl. 6907

Die Mindereinnahmen der letztgenannten zwei Localbahnen sind durch Abnahme sowohl des Personenverkehres als auch des Güterverkehres verursacht.

Eisenbahn Wien-Aspang. Gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres wurden im Gegenstandsmonate im Güterverkehre fl. 1391 Mehreinnahmen erzielt, während im Personenverkehre die Einnahmen um fl. 197 geringer sind und daher für den Gesammtverkehr fl. 1194 Mehreinnahmen verbleiben.

In der Periode vom 1. Jänner bis 31. October 1897 wurden gegenüber dem Vorjahre im Personenverkehre fl. 6943 und im Güterverkehre fl. 34.947, zusammen fl. 41.890 Mehreinnahmen erzielt.

Vom 1. Jänner bis Ende October 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	1897 Für Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilom.	1896 Für Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1897	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		Gulden				Gulden					Gulden		
Zahnradbahnen.													
35.636	748	34.762	1.579	36.341		21.208	2.661	33.869					Achenseebahn
33.490		44.355		44.355		37.251		37.251					Gaisbergbahn
141.141	236	52.851	895	53.766		47.305	70	47.375					Kahlenbergbahn
													Schafbergbahn
19.169	9.495	24.003	10.734	34.737									Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
670 311		63.069		63.069		61.969		61.969					Baden—Vöslau
270.603		26.723		26.723		29.631		29.631					Bielitz-Zigeunerwald
199.346		24.500		24.500									Czernowitzer elektr. E.
87.693		11.462		11.462		12.004		12.004					Gmunden Bhf.—Stadt
3,548.589		189.401		189.402		171.793		171.793					Lemberger Elektr. E.
400.621		28.963		28.963									Linz-Urfahr
304.236		45.434		45.434		48 234		48.234					Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
													Prager elektr. Str.-B. (Kgl. Weinbg.-Žižkov)
													Prag (Bubna)-Belvedere
323.825		13.087		13.087									Prag (Smichov)-Košiř
1,114.629		74.637		74.637		33.922		33.922					Prag-Vysočan-Lieben
231.446		15.935		15.935									Reichenberger elektr. St.
745.160	80	68.139	50	68.189		50.027		50.027					Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
142.530		3 445		3.445		4.421		4.421					Belvedere in Prag
80.119		5 399		5.399		5.680		5.680					Laurenziberg in Prag
108.684	83	14.842	76	14.918		13.964	57	14.021					Festung Hohensalzburg
													Grazer Schlossbergbahn

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Wasserrohrleitung unterhalb der Durchfahrt in km 410·958 bei Prag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Legung einer Wasserrohrleitung auf Bahngrund unterhalb der Durchfahrt in km 410·958 im Karolinenthaler Viaducte in Prag durch die Stadtgemeinde Prag ertheilt. [E.-M.-Z. 17.157/IV.]

Salzkammergut-Localbahn. (Herstellung eines gedeckten Warteraumes in der Haltestelle Scharfling.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat den Bauconsens für die Herstellung eines gedeckten Warteraumes in der Haltestelle Scharfling im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.140/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Wiederherstellung eines Doppeldurchlasses bei km 1·745.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat den Bauconsens für das Project betreffend die Herstellung eines Doppeldurchlasses bei km 1·745 der Salzkammergut-Localbahn an Stelle des bestandenen und durch Hochwasser zerstörten, 3 m lichtweiten Durchlasses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.141/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Szécsány-Szamos-Alibunár und Szamos-Antalfalva.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 123 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Szécsány-Szamos-Alibunár und deren Flügelbahn Szamos-Antalfalva (vergl. Vrdgs.- Blatt Nr. 76 ex 1896). Concessionswerberin für diese Linien ist die Direction der Torontáler Comitats-Localbahnen, welche den Ausbau dieser Linien zur Vervollständigung ihres Betriebsnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1893) anstrebt. Die effectiven Baukosten dieser beiden im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche in eigener Regie von der Direction der Torontáler Comitats-Localbahnen zu betreibenden, insgesammt 65·2 km langen Linie sind mit insgesammt 2,105.000 fl., d. i. mit 32.285 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 224.500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Hauptlinie Szécsány—Szamos—Alibunar wird von der Station Szécsány aus die Linien Nagy-Becskerek—Szécsány—Zsombolya (Hatzfeld) und Szécsány—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahnen des Eigenbetriebes aus diese in der Station Alibunár mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Versecz—Kubin-Dunapart und deren Flügelbahn Szamos-Antalfalva diese in der Station Antalfalva mit der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Pancsova verbinden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. November, Z. 65.165, dem Budapester Advocaten Dr. Stefan Dunsitz für
   a) eine von Baracska (Comitat Bács-Bodrog) ausgehende, über Csatalja, Dontova, Szantova, Bereg, Kolluth, Bezdan und die Gemarkung der Gemeinde Monostorszeg bis zur Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahn Baja—Ujvidék führende;
   b) eine von der zukünftigen Station Bezdán der Linie a) aus diese über die Gemarkung der Gemeinde Kis-Köszeg mit dem Donauufer verbindende normalspurige, eventuell schmalspurigen Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. November, Z. 70.090, dem Einwohner von Hencsei, Béla Márffy, für eine von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zagrab (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Localbahnen Kaposvár—Fonyod-Fürdötelep und Kaposvár—Mocsolád ausgehende und diese über Szenna, Zselics, Kisfalud, Kadarkút, Hencse, Alsó-Tapard, Magyar-Lad, Német-Lad, Homok-Szent-György, Kálmáncsa und die Gemarkung der Gemeinde Szalok in der Station Barcs mit den Linien Wiener Neustadt—Kanizsa—Barcs und Barcs—Pakracz-Lipik der Südbahn, Barcs—Somogy-Szob und Barcs—Üszög verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 9. November, Z. 65.260, dem Grafen Johann Forgács, Einwohner von Gács, für eine von der Station Losoncz der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Nógrader Comitats-Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz abzweigende und im Bereiche des Comitates Nógrád über die Gemarkung der Gemeinde Gács bis Gácsfalu führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Buffetwaggons.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass seit 20. November im Bereiche ihres Betriebsnetzes mit Küche und Speisesaal ausgestattete Buffetwaggons verkehren, in welchen, obzwar selbe Eigenthum der Staatsbahnen sind, die Speisen und Getränke von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft beigestellt werden. Derlei Wagen verkehren auf den Strecken Budapest—Zágráb (Agram), Budapest—Csap (Oderberg), Budapest—Gyulafehérvár (Karlsburg), Budapest—Zsólyom (Sillein).

Ausland.

Frankreich. (Ministerialerlass betreffend die Modalitäten, unter welchen die Beförderung von Acetylen auf Eisenbahnen zulässig ist.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen gerichteten Erlasse die Modalitäten präcisirt, nach welchen die Verfrachtung von Acetylen in verschiedenen Formen, als flüssig, in Gasform oder in Verbindung mit anderen Zusatzstoffen, vorläufig als zulässig erklärt wird. Die Placirung dieses mit Explosionsgefahr verbundenen chemischen Stoffes hängt von der Beschaffenheit ab, in der er zur Verfrachtung gelangt. Als flüssiges Gas gehört er gleich der Kohlensäure zur ersten Classe der Feuergefahr involvirenden Chemikalien; als comprimirtes Gas, aber auch nur dann, wenn er einem nicht stärkeren Drucke als von zwei Atmosphären, oder anders gesagt, eines Kilogrammes ausgesetzt wurde, rangirt er in die vierte Classe. Die Erstellung eines definitiven Reglements an Stelle dieser provisorischen Verfügung ist Sache einer zu diesem Behufe eingesetzten Expertencommission, in welcher auch die betheiligten Ministerien durch Delegirte vertreten sind.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Belfort.) Das „Journal officiel" verlautbart die Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten einer im Bereiche der Stadt Belfort sich verzweigenden und diese mit Benützung der öffentlichen Strassen mit der Gemeinde Valoie verbindenden schmalspurigen Strassenbahn (1 Meter Spurweite) mit elektrischem Betriebe zum Transporte von Personen. Gleichzeitig wird von Seiten der Regierung der zwischen der Stadtcommune Belfort und der Bauunternehmung Schad abgeschlossene Bau- und Finanzirungsvertrag genehmigt.

— (Bau einer Verbindungsbahn zwischen Courcelles und Champ de Mars in Paris.) Die Direction der Französischen Westbahn hat im Sinne der mit der Regierung geschlossenen Convention vom Jahre 1896 nunmehr den Bau der in dieser vorgesehenen Verbindungslinie zwischen Courcelles und Champ de Mars in Angriff genommen. Die theilweise neue Linie wird auch den Bahnhof am Trocadèro, somit das vormalige Ausstellungsgebiet berühren. Früher mit bewachsenen Böschungen versehene Erddämme werden gegenwärtig durch senkrechte Mauern ersetzt, und ursprünglich zweigeleisige Strecken werden viergeleisig hergestellt. An einer Stelle wird die Bahn als Untergrundbahn geführt, so unter der Erdwelle zwischen der Station Trocadèro und der Rue Raynonard, ferner unter Passy, welches mittelst eines langen Tunnels unterfahren wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 T. Gehalt ist am 3. September 1897 mit 31 Passagieren und 1951 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 25 Colli Bier, 42 Colli Esswaaren, 20 Colli Manufacte, 3 Colli Spiritus, 6 Colli Tabak, 6 Colli Metallwaaren, 66 Colli Zucker, 8 Colli Oel, 30 Colli Holzwaaren; nach Rangoon 34 eiserne Cassen, 4 Colli Knöpfe, 4 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacte, 5 Colli Lampen, 99 Colli Metallwaaren, 3 Colli Glasperlen; nach Batavia 15 Colli Alkohol; nach Soerabaya 2 Colli Uhren, 10 Colli Wein; nach Samarang 25 Colli Erdwachs; nach Suez 2 Colli Baumwollwaaren, 235 Colli Zucker; nach Gedda 40 Colli Essig, 3 Colli Baumwollwaaren, 220 Colli Zucker; nach Massaua 65 Colli Zucker; nach Aden 10 Colli Bier, 8 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garn, 6 Colli Esswaaren, 25 Colli Mehl, 26 Colli Metallwaaren, 7 Colli Lampen, 15 Colli Porzellan, 13 Colli Chemikalien, 16 Colli Glasperlen, 5 Colli Glaswaaren, 350 Colli Zucker, 5100 Stück verschiedene Hölzer; nach Zanzibar 30 Colli Bier, 10 Colli Papier, 60 Colli Mehl, 12 Colli Seife, 20 Colli Zucker, 6 Handkarren, 18 Colli Holzwaaren; nach Hodeidah 25 Colli Papier, 15 Colli Garn, 20 Colli Porzellan; nach Guilimane 12 Colli Glasperlen; nach Delagoa-Bai 50 Colli Quecksilber, 25 Colli Bier; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Bombay 15 Colli Elfenbein, 15 Colli Mützen, 39 Colli Knöpfe, 30 eiserne Cassen, 1460 Colli Papier, 6 Colli Spielkarten, 79 Colli Kurzwaaren, 509 Baumwollwaaren, 130 Colli Farben, 36 Colli Garn, 120 Colli Lampen, 125 Colli Manufacte, 515 Colli Metallwaaren, 135 Colli Quecksilber, 75 Colli Holzwaaren, 5 Colli Möbel, 21 Colli Uhren, 36 Colli Glasperlen, 2 Colli Parfumerien, 72 Colli Seife, 3 Colli Schuhwaaren, 204 Colli Glaswaaren, 10.100 Colli Zucker, 40 Colli Zündwaaren, 1 Pferd; nach Bagdad 30 Colli Bier, 14 Colli Baumwollwaaren, 59 Colli Papier, 21 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Porzellan, 29 Colli Metallwaaren, 44 Colli Manufacte, 1440 Stück Bretter; nach Bassorah 5 Colli Mützen, 36 Colli Papier, 10 Colli Lampen, 36 Colli Manufacte, 11 Colli Metallwaaren, 61 Colli Glaswaaren; nach Karachi 7 Colli Kurzwaaren; nach Bunder Abbas 375 Colli Zucker; nach Mangalore 5 Colli Manufacte, 5 Colli Metallwaaren, 5 Colli Wein; nach Calicut 2 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Garn; nach Colombo 13 Colli Mehl, 8 Colli Manufacte, 13 Colli Metallwaaren; nach Madras 12 Colli Papier, 3 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glasperlen, 50 Colli Zucker; nach Calcutta 2 Colli Knöpfe, 17 Colli Kurzwaaren, 137 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacte, 42 Colli Metallwaaren, 50 Colli Quecksilber, 44 Colli Glasperlen, 83 Colli Glaswaaren; nach Penang 3 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Papier, 50 Colli Metallwaaren, 2 Colli Leder, 9 Colli Manufacte, 20 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Garn; nach Singapore 2 Colli Mützen, 38 Colli Bier, 86 Colli Papier, 83 Coli. Erdwachs, 3 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garn, 8 Colli Manufacte, 27 Colli Holzwaaren, 97 Colli Metallwaaren, 40 Colli Glasperlen; nach Batavia 6 Colli Papier, 2 Colli Manufacte, 7 Colli Metallwaaren; nach Padang 15 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 7 Colli Papier, 10 Colli Esswaaren, 50 Colli Erdwachs; nach Samarang 15 Colli Papier, 10 Colli Metallwaaren, 4 Colli Wein; nach Bangkok 11 Colli Garn, 2 Colli Manufacte, 3 Colli Metallwaaren; nach Macassar 138 Colli Garn; nach Bandjermasin 21 Colli Metallwaaren; nach Ternate 15 Colli Glasperlen; nach Cheribon 10 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 30 Colli Papier, 10 Colli Medicinalien, 14 Colli Manufacte; nach Manila 34 Colli Papier, 14 Colli Garn, 2 Colli Metallwaaren; nach Shanghai 10 Colli Glaswaaren; nach Kobe 142 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 2 eiserne Cassen, 5 Colli Baumwollwaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 868.930 fl. ö. W.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. November dem pensionirten Werkführer der a. priv. Buschtěhrader-Bahn Josef Cicwarek in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichttreuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) die nachstehenden Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifvorschriften in Kraft:

1. Erfolgt die Weitersendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für Wien St.E.G. loco zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St.E.G. transit für die gleiche Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.
2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, respective Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loco die für Wien St.E.G. transit bezüglich derselben Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze zuzüglich 8 Heller per 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad 1. im Kartirungswege, dagegen
ad 2. im Reclamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und der correspirenden Duplicat-Frachtbriefe ab Wien St.E.G., welche Documente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 1. December 1897. [945]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der für die nachstehenden Relationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Frachtsätze auf den Verkehr in den gleichnamigen Relationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig vom 1. Jänner 1898, nebst dem hiezu gehörigen temporären Anhange für den Verkehr zwischen

Brünn und Bisenz-Pisek,
„ „ Holubitz,
„ „ Hradisch,
„ „ Křženowitz,
„ „ Marchegg,
„ „ Wien (Nordbahnhof),
Marchegg und Holubitz,
„ „ Křženowitz,
„ „ Wien (Nordbahnhof),
Wien-Nordbahnhof und Holubitz,
„ „ „ Křženowitz

vorgesehenen Tarifbestimmungen und Frachtsätze finden, insoweit sich die Gebührenberechnung auf Grund derselben billiger stellt, vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 auch rücksichtlich derselben Relationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, d. i. im Verkehre zwischen

Brünn und Bisenz Stadt,
„ „ Holubitz,
„ „ Ungar.-Hradisch Stadt
„ „ Křženowitz T.B.,
„ „ Marchegg,
„ „ Wien St.E.G.,
Marchegg und Holubitz,
„ „ Křženowitz T.B.,
„ „ Wien St.E.G.,
Wien St.E.G. und Holubitz,
„ „ „ Křženowitz T.B.

Anwendung.

Wien, am 1. December 1897. [946]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz des Specialtarifes 2, Holz der Classe C und Brennholz in ganzen Wagenladungen im gesellschaftlichen Localverkehre.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz des Specialtarifes 2, Holz der Classe C und Brennholz in ganzen Wagenladungen von, bezw. nach den im Tarife angeführten Stationen des gesellschaftlichen Localverkehres zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1895 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können ab 15. December 1897 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 2. December 1897. [947]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Gütertarif, Theil V, Heft 3, vom 1. April 1895.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Titelblattes und der Tarifbestimmungen,

II. Ergänzung der Abtheilung II und des Kilometerzeigers durch die Einbeziehung der Station Fritzens-Wattens in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages II sind ab 15. December 1897 bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 30. November 1897. [948]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Wratno-Lobes — Mscheno der Localbahn Mscheno — Unter-Cetno.

Am 4. December 1897 wird mit dem Güterzuge mit Personenbeförderung Nr. 802 die Theilstrecke Wratno-Lobes—Mscheno der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn stehenden Localbahn Mscheno—Unter-Cetno für den öffentlichen Verkehr eröffnet, und ist somit von diesem Tage an die ganze Localbahn Mscheno—Unter-Cetno für den unbeschränkten Gesammtverkehr offen.

Prag, am 1. December 1897. [949]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine für den Güterverkehr.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz und Raab gänzlich, dann der Güterverkehr zwischen Korneuburg, Nussdorf, Wien, Pressburg, Gönyö, Budapest und Savestationen am 7. December 1897 eingestellt wird.

Bis auf Weiteres bleibt noch offen der Güterverkehr der Stationen Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Semlin, Belgrad, Pancsova unter sich, sowie der interne Saveverkehr.

Wien, am 2. December 1897. [950]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Interner Schweizerischer Verkehr. (Ausnahmetarife für den Transport von Steinen, Kies, Sand etc. im internen und directen Verkehre der dem Schweizerischen Eisenbahnverbande angehörenden Bahnen. Aenderung in den Transportbedingungen der Haupttarife.) Das in den „Transportbedingungen" sämmtlicher in Kraft bestehender Ausnahmetarife für den Transport von Steinen etc. enthaltene Artikelverzeichniss der Serie II erhält mit Giltigkeit vom 1. December an folgende Fassung:

„Steine, bearbeitete, Steinhauerarbeiten jeder Art, auch solche aus massivem Cementbeton, zusammengesetzte Mühlsteine, sämmtliche unverpackt, mit Ausnahme der zur Serie I dieses Ausnahmetarifes gehörigen."

Es wird hiebei darauf aufmerksam gemacht, dass für bearbeitete Steine und Steinhauerarbeiten, soweit sie zu den Gütern der Ordnungsnummer 591 b (deutsch) der allgemeinen Güterclassification gehören, die Taxen des Specialtarifes III b der allgemeinen Gütertarife Anwendung finden, soweit sie sich billiger stellen als die Taxen der Serie II der obenerwähnten Ausnahmetarife.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Tarifnachtrag 1.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc. trat mit 10. November ein Nachtrag 1 in Kraft, durch welchen Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen wurden. Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Bayerisch-Sächsischer Viehverkehr. (Einbeziehung der Station Waldsassen.) Mit Giltigkeit vom 10. November ab wurde die Station Waldsassen in den Tarif vom 10. Mai 1893 für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

Nach und von den Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Kilometer	Frachtsätze in Mark für 1 m² Ladefläche		
		a) Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	b) Sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	b) Sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen
vom Schnittpunkte 1:				
Waldsassen .	13	0·50	0·50	0·50
vom Schnittpunkte 2:				
Waldsassen .	73	1·88	1·88	1·88

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Frachtsätze für Bingerbrück.) Am 15. November schied die seit 1. April zum Verwaltungsbezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz gehörige Station Bingerbrück aus dem obenbezeichneten Tarif aus und wurde vom gleichen Tage ab mit theilweise ermässigten Entfernungen in den Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern aufgenommen. Die Frachtsätze für Bingerbrück—Kattowitz, welche in den Süddeutschen Transittarif nicht wieder aufgenommen sind, bleiben noch bis 31. December in Geltung.

Kgl. Preussischer Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr. (Ausnahmetarife 1, Holztarif.) Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehre mit Stationen der Olbenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 ab die Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 1 (Holztarif) folgende Fassung: „4 Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Specialtarif I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, bezeichneten Sorten, vergl. oben Ziffer 1, hergestellt sind), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz" des Specialtarifs III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln."

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarife 9 b.) Am 1. November ist für Rheinhausen-Lindau der Satz des Ausnahmetarifes 9 b (Eisen des Specialtarifes II) von Mk. 2·23 für 100 kg in Kraft getreten.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Frachtermässigungen für Schiefertafeln und Schiefergriffel.) Für die Beförderung von Schiefertafeln und Schiefergriffel treten mit sofortiger Giltigkeit Frachtermässigungen ein. Auskunft geben die Güter-Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2279	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea transit (für Sendungen nach Tlumacz-Pałahicze)	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 250 Wagenladungen.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller per Tonne: 70	60	10	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
2280			Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Słoboda rungurska-Grube	Peczeniczyn-Szczepanowski	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Wagenladungen innerhalb der Giltigkeitsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			Heller per 100 kg: 7	5·0	2·0		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	Die Anwendung der ermässigten Frachtsätze ist auch im Kartirungswege lässig gegen eine Seitens des Absenders in Baarem oder geeigneten Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu leistende Caution behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz
					Sopów				12	8·4	3·6			
					Kolomea Bahnhof				16	10·7	5·3			
				Rungury	Sopów				8	6·0	2·0			
					Kolomea Bahnhof				12	8·4	3·6			
				Peczenizyn-Szczepanowski	Sopów				5	4·2	0·8			
					Kolomea Bahnhof				9	6·8	2·2			
2281			Schotter aus der Pos. S—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea Bahnhof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 80 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller per 100 kg: 22	8	14		Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2282									Francs per Tonne 1000 kg					
	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum, Mineral-Schmieröl und Petroleum-Naphta (Benzin. aus Petroleum destillirt)	Triest und Fiume	Amberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	38·58	35·17	3·41	Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Ansbach				44·06	36·89	7·17			
					Asch				31·63	30·31	1·32			
					Aschaffenburg				54·12	48·26	5·86			
					Augsburg				32·57	31·25	1·32			
					Bad Kissingen				48·20	43·74	4·46			
					Bamberg				39·91	36·80	3·11			
					Bayreuth				35·25	32·66	2·59			
					Blaichach				32·74	31·61	1·13			
					Buchloe				36·35	34·23	2·12			
					Cham				40·80	37·15	3·65			
					Dachau				36·92	29·10	7·82			
					Deggendorf				31·95	29·16	5·79			
					Dillingen a. d. Donau				37·83	35·25	2·58			
					Donauwörth				39·83	35·36	4·47			
					Eichstädt Bahnhof				39·91	35·80	4·11			
					Eisenstein B.St.B.				39·54	33·75	5·79			
					Erlangen				39·91	36·80	3·11			
					Feuchtwangen				45·91	39·01	6·90			
					Forchheim				39·91	36·80	3·11			
					Franzensbad B.St.B.				30·07	28·75	1·32			
					Freising				37·58	30·26	7·32			
					Fürth				39·91	36·80	3·11			
					Furth i. W. B.St.B.				36·34	31·97	4·37			
					Gemünden				50·27	44·41	5·86			
					Gotteszell				36·73	30·90	5·83			
					Günzburg				32·57	32·29	0·28			
					Gunzenhausen				44·86	37·97	6·89			
					Haslau				30·96	30·17	0·79			
					Hergatz				28·29	27·60	0·69			
					Hersbruck l. d. P.				39·10	36·47	2·63			
					Hersbruck r. d. P.				38·73	36·25	2·48			
					Hochstadt-Marktzeuln				39·32	36·52	2·80			
					Hof B.St.B.				34·07	32·31	1·73			
					Illertissen				35·02	31·58	3·41			
					Immenstadt				31·69	30·56	1·13			
					Ingolstadt C.B.				39·91	33·80	6·11			
					Kaufbeuren				36·43	35·04	1·39			
					Kempten				33·24	31·70	1·54			
					Kitzingen				46·65	41·12	5·53			
					Kronach				40·51	37·71	2·80			
					Kulmbach				37·69	35·12	2·57			
					Landshut				34·99	29·39	5·60			
					Lauf l. d. P.				39·91	36·86	3·05			
					Lauf r. d. P.				39·54	36·64	2·90			
					Lauingen				37·16	31·99	2·47			
					Lichtenfels B.St.B.				39·91	36·80	3·11			
					Ludwigsthal				38·95	33·16	5·79			
					Marktbreit				46·78	43·34	3·44			
					Markt-Redwitz				31·63	29·75	1·88			
					Marktschorgast-Berneck				36·58	34·18	2·40			
					Meiningen B.St.B.				46·65	43·54	3·11			
					Memmingen				32·95	29·51	3·44			
					Mindelheim				35·02	30·59	4·43			
					Münchberg				35·03	33·30	1·73			
					Neumarkt a. d. Rott				32·10	26·50	5·60			
					Neustadt a. d. W. N.				33·55	32·17	1·38			
					Neuulm				32·57	30·86	1·71			
					Nördlingen				42·27	35·68	6·59			
					Nürnberg C.B.				39·91	36·80	3·11			
					Nürnberg O.B.				39·91	36·80	3·11			
					Oberdorf b. Biessenhofen				37·25	36·18	1·07			
					Oberdorf b. Immenstadt				32·43	31·12	1·31			
					Oberndorf-Schweinfurt				46·50	42·04	4·46			
					Oberreitnau				27·23	26·66	0·57			
					Oberstaufen				30·43	29·54	0·89			
					Ochsenfurt				46·78	43·43	3·35			
					Pappenheim				39·91	35·75	4·16			
					Pegnitz				35·84	33·17	2·67			
					Pfarrkirchen				34·62	29·02	5·60			
					Plattling				34·29	28·46	5·83			
					Probstzella B.St.B.				43·47	40·67	2·80			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum, Mineral-Schmieröl und Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Triest und Fiume		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs per Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Regen				37·76	31·97	5·79			
					Regensburg				39·10	32·49	6·61			
					Rehau				33·03	31·55	1·48			
					Reichelsdorf				39·91	36·80	3·11			
					Ritschenhausen B.St.B.				46·43	43·32	3·11			
					Röttenbach b. Lindau				29·17	28·73	0·74			
					Schlachters				27·62	27·01	0·61			
					Schwabach				39·91	36·80	3·11			
					Schwabmünchen				37·61	33·72	3·89			
					Schwandorf				37·25	33·60	3·65			
					Schweinfurt				46·35	41·87	4·48			
					Selb				32·14	30·82	1·32			
					Senden				34·17	32·46	1·71			
					Seussen				31·11	29·14	1·67			
					Solnhofen				39·91	35·21	4·70			
					Sonthofen				33·03	31·90	1·13			
					Strasskirchen				35·17	29·38	5·79			
					Straubing				36·06	30·27	5·79			
					Sünching				37·25	31·00	6·25			
					Tirschenreuth				33·12	30·97	2·15			
					Treuchtlingen				39·91	36·20	3·71			
					Wallersdorf				35·03	28·68	6·35			
					Weiden				33·99	30·63	3·36			
					Weissenburg a. Sand				39·91	36·80	3·11			
					Wiesau				31·55	29·40	2·15			
					Wunsiedl				32·44	30·56	1·88			
					Würzburg B.St.B.				46·78	43·68	3·10			
					Zwiesel				38·58	32·75	5·83			
2283	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife (Theil II) der Südbahn				Im Kartirungswege		Rücksichtlich nebenstehender Relationen wird der Nachlass von der Strecke St. Stefan—Unterdrauburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen getragen
					Bleiburg				46	32	14			
					Ehrenhausen				75	58	17			
					Föderlach				79	60	19			
					Krumpendorf				71	56	15			
					Leibnitz				79	61	18			
					Maria-Rast				63	49	14			
					Pörtschach a. See				71	56	15			
					Pössnitz				71	56	15			
					Prevali und vice versa				40	26	14			
					Reifnigg-Fresen				46	35	11			
					Velden a. Wörthersee				75	58	17			
					Villach S.B.				82	60	22			
					Wildon				82	66	16			
					Wuchern-Mahrenberg				43	32	11			
					Bozen-Gries				124	116	8			
					Brixen				120	112	8			
					Bruneck				108	100	8			
					Feistritz				57	49	8			
					Grafenstein				57	49	8			
					Graz S.B.				80	72	8			
					Klagenfurt				60	52	8			
					Marburg S.B. und K.B.				64	56	8			
					Mori				144	136	8			
					Paternion-Feistritz				75	67	8			
					Roveredo				144	136	8			
					Saldenhofen				38	30	8			
					St. Lorenzen				48	40	8			
					Spielfeld				66	58	8			
					Spittal a. d. Drau				77	69	8			
					Trento				136	128	8			
					Völkermarkt-Kühnsdorf				48	40	8			
					Hermagor				122	100	22			
					Nötsch am Dobratsch				100	78	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2284	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, aus der Pos. K-25	Triest und Triest-Freihafen S.B.	Stationen der Strecken Grignano incl.—Cormons loco und Nabresina incl.—Littai incl.	bei Beförderung in Südbahnwagen der Serien I n, I b, I n/l, I n/e und I s.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. im Localverkehre eventuell zugestandene ermässigte Frachtsätze	Verschieden	Die für volle Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bestehenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Bestimmung des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898, Abtheilung B, Abschnitt A—IV—b, behält auch für diese Transporte volle Giltigkeit
2285			Brennholz (auch Schwartlinge), Reiserholz (Bündelholz) aus Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1898	Stationen der Strecke Franzdorf incl.—Grignano incl.	Triest S.B.	Südbahnwagen der Serien I n, I b, I n/l, I n/e, I s, M f, sowie in Kastenwagen unter 30 Cubikmeter Laderaum und in offen gebauten Wagen mit kleinem Laderaum								
				Stationen der Strecke Unter-Drauburg loco—Maria-Rast incl.	Marburg und Marburg-Kärntner Bahnhof									
				Stationen der Strecke Kufstein loco—Hall incl.	Innsbruck loco									
				Stationen der Strecke Pernegg incl.—Judendorf incl.	Graz S.B. loco									
				Stationen der Strecke Gummern incl.—Dölsach incl.	Stationen der Strecke Innsbruck loco—Ala loco									
				Stationen der Strecke Peggau incl.— Steinhaus incl.	Wien (Matzleinsdorf) loco									
2286			Weinstecken bis 7 m Länge	Stationen der Strecke Maria-Rast incl. bis Unter-Drauburg loco	Stationen der Strecken Moschganzen incl.—Promontor incl., Moha incl.—Komárom loco und Gelse incl.—Sopron loco, jedoch excl. Szombathély	Südbahnwagen der Serien I n, I n/l, I b, I r, sowie in Kastenwagen unter 30 Cubikmeter Laderaum								
				Stationen der Strecke Gummern incl.—Dölsach incl.	Stationen der Strecke Brixen incl.—Ala loco									
				Stationen der Strecke Judendorf incl.—Steinhaus incl.	Stationen der Strecke Vöslau-Gainfarn incl.—Wien (Matzleinsdorf) loco									
				Stationen der Strecke Franzdorf incl.—St. Peter incl.	Stationen der Strecke Sessana incl.—Cormons loco									
2287		Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Zuckerrüben der Pos. Z-10 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1898	Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Wr.-Neustadt loco—Györvár incl. (jedoch excl. Sopron), Grammat-Neusiedl loco — Ober-Eggendorf incl. und Ebreichsdorf incl.—Inzersdorf incl. untereinander		Südbahnwagen der Serien I n, I b, I s, I n/l, I n/e; bei Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der Sendung und bei ununterbrochenem Durchlaufe derselben über die Südbahn, bezw. über die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, im internen Verkehre dieser Bahnen unter Aufrechthaltung aller sonstigen bei Anwendung der nebenbezeichneten zugestandenen Frachtsätze geltenden Bestimmungen und unter der Bedingung, dass die Wagen räumlich bis zur Grenze der Ladefähigkeit vollständig ausgenützt werden, insoweit dies in Hinsicht auf die Gattung des Wagens einerseits und die Beschaffenheit des Gutes andererseits unter Berücksichtigung des zulässigen Ladegewichtes thunlich ist								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2288	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	Sämmtlichen Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn und vice versa	Preding-Wieselsdorf	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz adressirt sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	0·6 Heller per 100 kg und 1 km incl. Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		
2289	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenb.	Mehl	Marburg	Wies	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	134 Heller incl. Manipulationsgebühr	116 Heller incl. Manipulationsgebühr	18 Heller	Im Kartirungswege		
2290	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schnittholz	Krottendorf Köflach Oberdorf Voitsberg Wies	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller 173 183 180 177 193 bezw. inclus. ungar. Steuer	 154 164 160 158 182	 19 19 20 19 11	Im Kartirungswege		
2291	Südbahn-Gesellschaft		a) Kohle, mineralische, b) Grieskohle (Grob- und Feingries)	Hrastnigg, Trifail und Sagor	Cormons loco Görz u. Rubbia-Savogna Sagrado und Ronchi S.B. Monfalcone, Nabresina, Triest S.B. und Fiume	**Auflieferung von mindestens 30.000 Tonnen à 1000 kg von beiden Kohlensorten zusammen nach den vorbezeichneten Bestimmungsstationen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Heller a) 60 b) 56 a) 56 b) 52 a) 54 b) 50 a) 52 b) 48 bezw. inclus. ungar. Steuer bei Fiume	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2292	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Die in dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zu den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen für zu technischen Zwecken dienende Oele sub Post 34 enthaltene Begünstigung wird unter Einhaltung der ebendort enthaltenen Bedingungen auch auf Cottonöl und vegetabilischen Talg ausgedehnt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
2293	**Südbahn-Gesellschaft**		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und als Frachtgut	Bad Radein	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartirungswege		
				und vice versa					per Sendung					
2294	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische	Skalis	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan, giltig vom 1. Jänner 1898	260	244	16	Im Kartirungswege		Bei derartigen Sendungen ist ein frachtfreies Gutgewicht von 5 Percent gestattet
									Heller	per Tonne =	1000 kg			
2295	**Südbahn-Gesellschaft**		F a r i n z u c k e r	Bükk Nagy-Czenk	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest, bezw. Fiume nach Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Anhang zum Localtarife	163 Heller inclusive Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Steuer	148 Heller inclusive Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Steuer	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest S.B., resp. Fiume nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest, resp. Fiume nach den indischen oder japanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest, resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Heller					
2296	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. i. behauene oder gezimmerte, sowie unbehauene und unvorgearbeitete Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch Schwellen und Fassdauben in Wagenladungen	Rann	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume	Unter Einhaltung der Bestimmungen des für nebenbezeichnete Artikel giltigen Ausnahmetarifes von Südbahn-Stationen nach Triest und Fiume vom 15. November 1891. Nach Massgabe dieser Bestimmungen obliegt der Partei das Aufladen in die Eisenbahnwagen und bei Hölzern über 6·3 m Länge auch das Abladen der Sendungen aus den Eisenbahnwagen. Wird eine oder die andere dieser Leistungen von der Bahnanstalt übernommen und besorgt, so gelangt für jede dieser Leistungen die laut Nebengebührentarif (Tarif-Theil I) festgesetzte Gebühr zur Erhebung	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Nebenbezogener Holz-Ausnahmetarif, bezw. der Localtarif	114	100 *)	14	Im Kartirungswege		*) Die bei Hölzern über Wagenlänge nach den Bestimmungen des nebenbezogenen Holz-Ausnahmetarifes eventuell entfallende Gebühr für die zur Verladung nothwendigen Beiwagen, bezw. Schutzwagen gelangt separat zur Berechnung
				Videm-Gurkfeld					118	100 *)	18			
				Reichenburg					122	100 *)	22			
				Lichtenwald					118	100 *)	18			
				Steinbrück					109	100 *)	9			
				Hrastnigg					105	100 *)	5			
				Trifail					105	100 *)	5			
				Laibach					78	72 *)	6			
				Adelsberg					46	40 *)	6			
				Prestranek					44	40 *)	4			
				St. Peter					46	40 *)	6			
				Ober-Lesece	Triest S.B. und Freihafen S.B.				42	40 *)	2			
				Römerbad	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				114	112 *)	2			
				Cilli					118	116 *)	2			
				Store					122	118 *)	4			
				St. Georgen					122	118 *)	4			
				Ponigl					126	120 *)	6			
				Pöltschach					130	124 *)	6			
				Windisch-Feistritz					132	126 *)	6			
										inclus. Manipulationsgebühr, bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer				
			Gummiwaaren	Ternitz	Triest S.B. und Fiume	Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg per Frachtbrief		Localtarif	627 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	500 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	127 Heller			
2297	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen	a) Triest S.B. b) Fiume St. Andrea	Frastanz, Hard-Fussach, Hohenems, Nenzing, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Bludenz, Dornbirn, Götzis, Lustenau, Rankweil	Bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Fässer, bezw. Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	a) und b) 288 Heller inclusive Manipulationsgebühr, bezw. ungarischer Transportsteuer	a) 222 *) Heller, b) 262 *) „ inclus. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	a) 66 Heller b) 26 „	Im Kartirungswege		*) Die Refactietabelle zum Tirol-Küstenländischen Tarife findet auf diese Frachtsätze keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
2298	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, exclusive amerikanischer	1. Triest 2. Fiume	Bludenz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief, unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1894	1) 304·8 2) 373·8	296 367	8·8 6·8	Im Kartirungswege		
					Dornbirn				1) 310·8 2) 380·0	296 367	14·8 13·0			
					Frastanz				1) 304·8 2) 373·8	296 367	8·8 6·8			
					Hohenems				1) 310·8 2) 380·0	296 367	14·8 13·0			
					Imst				1) 304·8 2) 380·4	296 367	8·8 13·4			
					Nenzing				1) 304·8 2) 373·8	296 367	8·8 6·8			
					Rankweil				1) 310·8 2) 380·0	296 367	14·8 13·0			
					Schaan-Vaduz				1) 304 8 2) 373·8	296 367	8·8 6·8			
					Schwarzach				1) 310·8 2) 380·0	296 367	14·8 13 0			
					Strassenhaus				1) 304·8 2) 373·8	296 367	8·8 6·8			
					Telfs				1) 304·8 2) 332·2	296 298	8·8 34·2			
					Bludenz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen			1) 280·0 2) 319·4	272 318	8·0 1·4			
					Dornbirn				1) 286·2 2) 325·6	272 318	14·2 7·6			
					Frastanz				1) 280·0 2) 319·4	272 318	8·0 1·4			
					Hohenems				1) 286·2 2) 325·6	272 318	14·2 7·6			
					Imst				1) 280·0 2) 348·0	272 318	8·0 30·0			
					Nenzing				1) 280·0 2) 319·4	272 318	8·0 1·4			
					Rankweil				1) 286·2 2) 325·6	272 318	14·2 7·6			
					Schaan-Vaduz				1) 280·0 2) 319·4	272 318	8·0 1·4			
					Schwarzach				1) 286·2 2) 325·6	272 318	14·2 7·6			
					Strassenhaus				1) 280·0 2) 319·4	272 318	8·0 1·4			
					Telfs				1) 280·0 2) 307·4	272 283	8·0 24·4			
			Baumwolle, amerikanische		Vorstehend verzeichneten Stationen (excl. Telfs), dann Bregenz loco, Feldkirch loco und Hard-Fussach	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung*)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf		Verschieden	A / B 1) 232 / 260 2) 270 / 302	Verschieden			Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen
					Telfs					1) 232 / 260 2) 244 / 270				
					Bozen Hall Innsbruck Matrei					1) und 2) 202 / 226 224 / 250 218 / 244 218 / 244				

*) Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass
1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt;
2. die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lastenmasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben, in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes.

Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen“, bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken“ einzustellen.

Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel gelangen die allgemeinen Tarifbestimmungen zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2299	Südbahn-Gesellschaft		Korkholz und Korkrinde; Korken (Korkstöpsel und Korksohlen) und andere Korkwaaren, sowie Abfälle von Korkholz, bezw. Korkrinde	Triest-Freihafen S.B. Fiume-Freihafen	Wien (Matzleinsdorf) und den Stationen der Strecken Wien—Payerbach-Reichenau incl. (einschliesslich Laxenburg), Wr. Neustadt—Szombathely incl., sowie der Strecke Wr. Neustadt — Wien der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. November 1884 giltigen nebenbezogenen Seehafen-Ausnahmetarifes, laut denen die bezüglichen Sendungen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen oder von Spanien, Tunis, Algier und Marocco proveniren müssen. Ueberdies kann nebenstehender Frachtsatz auch für Provenienzen von französischen Mittelmeerhäfen in Anspruch genommen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien, sowie vorgelegenen Stationen andererseits vom 1. November 1884	310 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	70 Heller	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege		Im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im nebenbezeichneten Tarife, bezw. der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest", welche auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume sinngemäss Anwendung finden, ersichtlichen Bedingungen
2300	Südbahn-Gesellschaft		Steinkohlentheer in Fässern	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarif	173 Heller incl. Mgb. und event. ungarische Transportsteuer	152 Heller incl. Mgb. und event. ungarische Transportsteuer	21 Heller	Im Kartirungswege		
2301	Südbahn-Gesellschaft		Gasöl, Blau- und Grünöl	a) Triest S.B. b) Fiume	Cormons Graz Hrastnigg Marburg Monfalcone Payerbach-Reichenau Sagrado Wr. Neustadt Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für Güter der Classe B	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarif	Heller a) b) 60 137 247 247 155 155 215 215 36 116 308 308 44 124 321 321 343 343 incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	a) b) 47 84 156 156 95 95 131 131 31 74 207 207 38 77 218 218 228 228	a) b) 13 53 91 91 60 60 84 84 5 42 101 101 6 47 103 103 115 115	Im Kartirungswege		
2302	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben (Farberden) der Pos. E—20 des Tarifes Theil I (Abtheilung B) vom 1. Jänner 1898	Die in der Zusammenstellung für den Verkehr mit Triest und Fiume vom 24. December 1883 enthaltenen Frachtsätze für Erdfarben haben im Kartirungswege vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898, in den betreffenden Relationen auf sämmtliche in Pos. E—20 der Güterclassification des Tarifes Theil I (Abtheilung B) rangirende Artikel Anwendung zu finden.										
2303	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Raffinirtes Ceresin	Wien (Matzleinsdorf)	S. Sabba	Die bezüglichen Transporte müssen an die Adresse der in S. Sabba errichteten Ceresinschmelze aufgegeben werden. Die Frachtzahlung hat für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directer Frachtsatz besteht nicht	250 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2304	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquettes, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Wrdy-Bučic Močowitz Zawratetz-Třemošnitz Ronov Zleb Prag B.N.B. Prag St.B. trans. Prag Smichow B.E.B. trans. Zlonitz Hospozin Laun	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquettes und für 10.000 kg per Wagen bei Coaks	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 1000 kg 8·48 8·18 9·98 9·58 8·48 6·82 6·06 7·26 9·46 9·76 10·46		Im Kartirungswege		Der laut nachstehender Position verlautbarte Frachtnachlass von 0·90 Kronen per 1000 kg findet auch auf nebenstehende Kartirungssätze nach Zleb, Wrdy-Bučic und Močowitz Anwendung
2305	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquettes, Coaks	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbands-Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Wrdy-Bučic, Močowitz, Zleb	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif der Oe N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898; Inländischer Braunkohlentarif über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897; Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	0·90 Kronen per 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
2306	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquettes, Coaks	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode, Möhlten	allen im citirten Tarife enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen und instradirenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit der Routenvorschrift: „über Mittelsteine—Tinischt—Königgrätz—Kolin—Prag St.E.G.“ aufgeliefert werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Niederschlesischer Steinkohlen- etc. Tarif nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	3·40 Kronen per 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lieferung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2307	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen	Liebau transito und Mittelwalde transito	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife und Verzichtleistung auf jede Achsconcurrenz	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897; Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	0·80 Kronen per 1000 kg	Im Kartirungswege		Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
2308	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen von den Versandtstellen Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Mittelsteine transito	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	0·60 Kronen per 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
2309	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen	Mittelsteine St.B.G. loco	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	6·98 Kronen per 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2310	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen	Mittelsteine St.E.G. loco	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	In Kronen per 1000 kg 6·98 *)	6·38	0·60	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	*) Kartirungsfrachtsatz laut vorstehender Position
2311	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Friedens-hoffnunggrube unt. Anschluss	Leoben k.k.St.B. und S.B. loco und transito	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Niederschlesischer Kohlen- etc. Tarif nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	In Kronen per 1000 kg 19·80	16·18	3·62	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze des citirten Tarifes innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringern sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nachlässe
				Friedens-hoffnunggrube ober. Anschluss					19·64	16·02	3·62			
				Glückhilfgrube ober. Anschluss					19·64	16·02	3·62			
2312	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen	Wenzeslaus-grube	Lissa	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	In Kronen per 1000 kg 9·50	8·22	1·28	Im Kartirungswege		
				Rubengrube					9·32	8·04	1·28			
				Neurode					9·26	7·98	1·28			
				Möhlten					9·20	7·92	1·28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kronen per 1000 kg					
2313	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen und Coaks	Prag B.N.B.	Lieben Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für 10.000 kg bei Coaks und mindestens für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) der verwendeten Wagen bei Kohlen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	2·24	1·92	0·32	Im Kartirungswege		
			Kohlen und Coaks	Lieben Oe.N.W.	Prag B.N.B.				2·24	1·92	0·32			
			Kohlen	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.				5·12	3·20	1·92			
			Gaszusatzkohlen	Neusattel	Lieben Oe.N.W.B.				Besteht kein directer Frachtsatz	9·44				Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Kralup-Wysočan" tragen
			Gaskohlen	Miröschau	Lieben Oe.N.W.B.					6·50				
			Gaskohlen	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.				(Kartirungssatz) 3·20	2·80	0·40		Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	
			Kohlen	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.				(Kartirungssatz) 3·20	2·32	0·88	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B. Die Frachtbriefe müssen ausserdem auf ein mit Lieben Oe.N.W.B. in directer Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lauten	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung steht

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2314	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen	Königshan transito	Sadova-Dohalic	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	7·14 Kronen per 1000 kg		Im Kartirungswege		
2315	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks und Kohlenziegel (Briquetts)	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	Bis zu einem Maximalquantum von 8000 metr. Tonnen. Einhaltung der Bestimmungen des Localtarifes der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898 (Ausnahmetarif I)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	12·60 Kronen per 1000 kg	8·22 Kronen per 1000 kg	4·38 Kronen per 1000 kg	Im Kartirungswege		
2316	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Kohlen aus dem Ostrau-Karwiner Reviere etc. (siehe citirten Tarif)	Zellerndorf transito	Mährisch-Budwitz	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Jedlersdorf, bezw. Zellerndorf, Tarif vom 1. November 1894	Verschieden	Verschieden	2·04 Kronen per 1000 kg	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. Oesterr. **Staatsbahnen** als Versender und als Empfänger fungiren
			Braunkohle aus den böhmischen Braunkohlen-Revieren	Sigmundsherberg transito				Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	4·98 Kronen per 1000 kg	2·50 Kronen per 1000 kg	2·48 Kronen per 1000 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
2317	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, Coaks und Kohlenbriquettes	Schwadowitz-Eipel		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Kronen per 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	
					Rossitz				4·0	3·70	0·30			
					Pardubitz loco				4·0	3·70	0·30			
					Chrudim				4·88	4·38	0·50			
					Časlau loco				6·98	6·48	0·50			
					Medleschitz				4·88	4·38	0·50			
2318	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, Coaks und Kohlenbriquettes	Königshan		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Kronen per 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Oe.N.W.B.	
					Reichenberg				5·60	3·80	1·80			
					Eugenthal				5·88	5·60	0·28			
					Nawarow				6·06	5·60	0·46			
					Swarow				6·06	5·60	0·46			
					Tannwald-Schumburg				6·06	5·60	0·46			
2319	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier	Triest Stadt (St.B.) Triest-St. Andrae	Pola	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	35 kr. = 70 Heller	58 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
2320	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhm. Commercialbahnen	Kohle	Miröschau	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	980 Heller	900 Heller	80 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Mark				
2321	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Aceton	Ungvár	Mombach	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht, und zwar: a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, und b) " " " " " 10.000 " für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 4, vom 1. October 1895, und Theil II, Heft Nr. 6, vom 1. December 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	ad a) 8·42 ad b) 7·17		Im Kartirungswege		
					Petershausen in Baden					7·77 6·52				
					Konstanz					7·75 6·50				
				oder umgekehrt										
			Holzgeist (Methylalkohol)	Ungvár	Konstanz					6·17 5·22				
					Petershausen in Baden					6·19 5·23				
			Holzkalk, unreiner, essigsaurer	Ungvár	Konstanz					6·17 4·49				
					Petershausen in Baden					6·19 4·50				
			Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben, und deren Bodenfläche weniger als 1·3 m Durchmesser beträgt	Konstanz	Ungvár	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				5·43				
				Petershausen in Baden	Ungvár	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief				5·45				
			Säcke, leere, gebrauchte	Konstanz	Ungvár	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				5·18				
				Petershausen in Baden	Ungvár	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief				5·20				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2322	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Fleisch, Eier und todtes Geflügel als Frachtgut	Zimony Schnittpunkt (ungar.-serbische Grenze)	Simbach	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der Bestimmungen des im directen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei giltigen Ausnahmetarifes Nr. 24	Vom 10. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1898	Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif Heft III vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centim. Gold a) 475 b) 380		Im Kartirungswege		
					St. Margarethen					a) 615 b) 491				
2323	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Krystallisirte Soda, Glaubersalz, Salz- und Schwefelsäure	Kralup (St.E.G.)	Wien (K.F.J.B., K.F.N.B. oder St.E.G.) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Temporärer Anhang zu den Localtarifen der St.E.G., bezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	168	Heller 162	6	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze nach Wien (K.F.J.B., K.F.N.B. oder St.E.G.) transit finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen zur Aufgabe gelangen
					transit				168	138	30			
2324	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Paraffin	Orsova	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	378 Heller	266 Heller	112 Heller	Im Kartirungswege		
2325	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohzucker	Swolenowes (k.k.St.B. oder St.E.G.)	Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	171 Heller		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2326	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thon (roher, nur lose oder in Säcken verpackt)	Prag (St.E.G.)	Libšic	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2327	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Dymokur	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1898	Localtarif	Heller 33·6	27	6·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Detenic				20·8	17	3·8			
					Domousnic				24·4	19	5·4			
					Fürstenbruck				30·8	25	5·8			
					Hejkovic				24·0	19	5·0			
					Jičin				23·6	19	4·6			
					Jičinoves				19·6	16	3·6			
					Königstadtl				11·0	10	1·0			
					Kopidlno				17·2	14	3·2			
					Křinec				10·4	9	1·4			
					Libaň-Psinic				19·2	15	4·2			
					Nemyčoves				21·6	17	4·6			
					Nimburg (St.E-G.)				17·6	14	3·6			
					Vobrubec				28·4	23	5·4			
					Ronov-Woskořinek				12·8	11	1·8			
					Rožďalovic				13·4	11	2·4			
					Staré-Misto				22·4	20	2·4			
					Taxis-Dobrovic				28·0	24	4·0			
					Unter-Bautzen				26·8	21	5·8			
					Zerčice				26·0	21	5·0			
2328	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	a) Staré-Misto b) Jičin (B.C.B.)	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1898	Localtarif	Verschieden	Heller a) 25 b) 26	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Detenic					a) 14 b) 15				
					Domousnic					a) 17 b) 18				
					Dymokur					a) 18 b) 19				
					Fürstenbruck					a) 22 b) 23				
					Hejkovic					a) 17 b) 18				
					Jičin					a) 8 b) —				
					Jičinoves					a) 8 b) 11				
					Königstadtl					a) 21 b) 22				
					Kopidlno					a) 11 b) 12				
					Křinec					a) 16 b) 17				
					Libaň-Psinic					a) 13 b) 14				
					Nimburg (St.E.G.)					a) 21 b) 22				
					Vobrubec					a) 20 b) 21				
					Ronov-Woskořinek					a) 18 b) 19				
					Rožďalovic					a) 14 b) 15				
					Taxis-Dobrovic					a) 20 b) —				
					Staré-Misto					a) — b) 8				
					Unter-Bautzen					a) 19 b) 20				
					Zerčice					a) 19 b) 19				
2329	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Domousnic	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1898	Localtarif	Heller 18·4	15	3·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Detenic				11·0	10	1·0			
					Dymokur				24·4	19	5·4			
					Fürstenbruck				15·2	12	3·2			
					Hejkovic				15·6	12	3·6			
					Jičin				22·8	18	4·8			
					Jičinoves				18·4	15	3·4			
					Königstadtl				27·6	22	5·6			
					Kopidlno				16·0	13	3·0			
					Křinec				21·6	17	4·6			
					Libaň-Psinic				13·4	11	2·4			
					Nemyčoves				20·4	16	4·4			
					Nimburg (St.E.G.)				27·6	22	5·6			
					Vobrubec				12·2	11	1·2			
					Ronov-Woskořinek				23·6	19	4·6			
					Rožďalovic				19·2	15	4·2			
					Staré-Misto				21·6	17	4·6			
					Unter-Bautzen				10·4	9	1·4			
					Zerčice				17·6	14	3·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2330	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Libaň-Psinic (Bahnhof)	Detenic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	8 Heller	6 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2331	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübenschnitte	Libaň-Psinic	Jičin	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	20·8 Heller	18·0 Heller	2·8 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1899	Das **Auf-** und Abladen der Sendungen haben die Parteien **auf eigene Kosten zu besorgen**
			Rübe	Jičin	Libaň-Psinic				20·8 Heller	18·0 Heller	2·8 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1899	
2332	**Böhmischen Commercialbahnen**		Eisen aller Art	Miröschau	Rokycan oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	17·6 Heller	12·0 Heller	5·6 Heller	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen nach Miröschau:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; **bei Sendungen von Miröschau:** Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente müssen spätestens bis Ende März 1899 in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2333	Böhmischen Commercialbahnen		Steine	Hořic	Beliebigen Stationen	Das Aufladen der Steine auf die Eisenbahnwagen mit Benützung des Hebekrahnes hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I			Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühr in Hořic	Im Kartirungswege		
2334	Böhmischen Commercialbahnen								Heller					
			Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	12	10	2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen **nach** Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen **von** Miröschau: Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1899 vorzulegen	Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine **Superrefactie von 1 Heller** (ein Heller) per 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den drei Eisensorten zusammen ein **Minimal-Verfrachtungsquantum von 5000 t aufgebracht wird**
			Eisen aller Art	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	11	Verschieden	Im Rückvergütungswege		
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A	Miröschau	Nezvěstic*)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	32	25	7	Im Rückvergütungswege		
			B						28	25	3			
			C						24	19	5			
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A	Miröschau	Nezvěstic*) oder vice versa	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	32	25	7	Im Rückvergütungswege		Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefactie bedungene Minimalquantum von 5000 t mit einbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie **nicht** geleistet
			B						28	25	3			

*) Von der rücksichtlich der Strecke Miröschau—Nezvěstic gewährten Begünstigung sind alle Sendungen nach oder von Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
89	Nr. 132 vom 18. November 1897	2031	Südbahn-Gesellschaft		Packpapier, ordinäres	Unterdraubutg	Triest S.B.-Freihafen und Fiume	In Rubrik 13 ist die Bestimmung unter „**A. Im Kartirungswege**“, wie folgt abzuändern: „**A. Im Kartirungswege**, wenn die bezüglichen Sendungen **ab Triest**, bezw. **Fiume** durch Schiffe **des Oesterr. Lloyd oder der königl. ungar. Seeschiffahrts - Actien - Gesellschaft „Adria“** verfrachtet werden sollen, und in den bezüglichen an eine dieser Dampfschiffahrts-Gesellschaften zu adressirenden Frachtbriefen einer der vorbezeichneten Hafenplätze als definitiver Bestimmungsort angegeben erscheinen“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
39	Nr. 129 vom 9. November 1897	1983	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Königl. Ungar. Staatseisenbahnen und Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Rohzucker der Pos. Z—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Petőháza-győr	Lundenburg	Die nebenbezeichnete Tarifermässigung, welche mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 publicirt erscheint, wird hiemit aufgehoben, tritt demnach überhaupt nicht in Wirksamkeit	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
86	Nr. 136 vom 27. November 1897	2121	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.U.St.B. S.B. K.F.N.B.	**Refactie-Tabelle II für den Frachtgüter-Verkehr Wien-Ungarn oder vice versa.**			In dem Absatze 2) der allgemeinen Bestimmungen, 1. Zeile, sind die Worte „besondere ermässigte Frachtgüter“ auf „**besondere ermässigte Frachtsätze**“ abzuändern.	
		2124		K.U.St.B. K.F.N.B. S.B.	**Ermässigte Frachtsätze für den frachtgutmässigen Transport von Stückgütern etc. von Wien nach ungarischen Stationen oder vice versa.**			Bei den Stationen Kubin dunapart und Temes Kubin ist das Wort „és“ durch „und“ zu ersetzen	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Mähr.-Schönberg und im Heizhause Jägerndorf lagernde **Altmetalle** und **Altmaterialien** zur Ausschreibung, als:

Eisenblech, Guss-, Pausch- und Zerreneisen, Eisendraht, Bohr- und Drehspäne, Stahl, Tyres, Radsterne, Bruch- und Plattenkupfer, Bruchpackfong, Kupfer- und Rothgussspäne, Bruchzink, Abfälle von Kautschuk-, Jute- und Lederwaaren, von Leder und Wachstuch, Plachen, Posamentir- und Schafwollwaaren, endlich alter isolirter Telegraphendraht, Bruchglas, alter Pappendeckel und Maculaturpapier; weiters gelangen 67 Stück Stationsglocken aus Metall und 6 Stück Stationsglocken aus Gusseisen mit den zugehörigen eisernen Consolen, welche im Materialmagazine Mähr.-Schönberg lagern, zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Altmaterial-Verkauf" bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **15. December l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen, und findet die Eröffnung derselben am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags statt.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisangebote franco derselben zu stellen. Der k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, am 4. December 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Von der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird die Ausführung eines **Leitwerkes zur Ablenkung der Grossscharten-lawine** in km 6·4/5 der Linie Eisenerz—Vordernberg im Offertwege vergeben.

Die veranschlagten Kosten betragen:

1. für Erd- und Felsarbeiten, Aushub und Verführung circa	fl. 21.000
2. Mauerungsarbeiten	„ 1.500
daher in Summa	fl. 22.500

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne sammt dem Voranschlag, allgemeine und besondere Bedingnisse, sowie die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach, Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung, und bei der k. k. Bahnerhaltungssection Eisenerz zur Einsicht auf und können während der Amtsstunden eingesehen und auch die Offertformularien daselbst behoben werden.

Die couvertirten und versiegelten, mit einem 50 kr.-Stempel und der Aufschrift: „Offert betreffend Lawinenbauten Reichenstein" versehenen Offerte sind bis längstens **20. December 1897, 11 Uhr Vormittags,** an das Einreichungsprotokoll der k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu richten.

Das Vadium beträgt 1100 Gulden.

Die freie Wahl unter den eingehenden Angeboten, sowie die eventuelle Zurückweisung sämmtlicher Offerte wird vorbehalten.

Villach, im October 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. **Wien, 7. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 11. December 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 26. November 1897 *) betreffend die Erstreckung des Bautermines für die Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 121, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg bis zum 16. Mai 1898 erstreckt.

Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Tramway im Gemeindegebiete der Stadt Wels.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem beh. aut. Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz mit dem Erlasse vom 19. Mai 1897, Z. 7403/I (Verordnungs-Blatt Nr. 71 vom 22. Juni 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit animalischer, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von dem Bahnhofe Wels der k. k. Staatsbahnen durch die Bahnhofstrasse, Westbahnstrasse, Theatergasse, Pfarrgasse und über den Stadtplatz zum Volksgarten und von da durch die Volksgarten- und Traungasse zur Traunlände der Stadt Wels auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. November 1897. Z. 16.969/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen in Budweis zum neuen Communalfriedhofe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeisteramte in Budweis mit dem Erlasse vom 12. November 1896, Z. 12.968/I (Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 24. November 1896), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit Locomotivbetrieb in der Stadt Budweis vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz zum neuen Communalfriedhofe auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 15. November 1897. Z. 17.102/I.

*) Enthalten in dem am 2. December 1897 ausgegebenen CVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 273.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate October 1897	1896	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896: im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	7.645·0	7.558·6	2,949.500	1,799.700	2,173.200	6,281.000	8,454.200	1.106	9,450.214	1.250	— 11·5	7.602·1	7.558·
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	16.000	21.000	6.400	33.600	40.000	587	44.126	648	— 9·4	68·1	68·1
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	129.102	230.335	68.940	395.621	464.561	1.214	441.216	1.153	+ 5·3	382·7	379·
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.624	40.325	2.864	44.805	47.669	705	56.614	837	— 15·8	67·6	67·
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	155.020	273.475	164.426	616.663	781.089	1.109	796.764	1.132	— 2·0	704·1	704·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	64.040	68.504	20.726	79.365	100.091	835	107.697	899	— 7·1	119·8	119·
Hauptbahnen zusammen	8.987·3	8.900·9	3,320.286	2,433.339	2,436.556	7,451.054	9,887.610	1.100	10,896.631	1.224	— 10·1	8.944·4	8.897·
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361·0	101.800	84.100	45.000	120.000	165.000	423	199.540	553	— 23·5	389·9	361·
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	31.450	17.287	22.547	43.044	65.591	290	67.877	300	— 3·3	226·4	226·
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	9.956	11.132	1.832	14.539	16.371	282	13.941	25[illegible]	+ 9·3	58·0	58·
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	186.636	24.592	33.280	7.587	40.867	890	37.964	827	+ 7·6	45·9	45·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8·0	8·0	115.023	4.546	9.004	1.039	10.043	1.255	8.466	1.058	+ 18·6	8·0	8
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·6	9·6	3.801	1.609	1.233	1.830	3.063	319	3.229	336	— 5·1	9·6	9
Belišče-Kapelna-Noskovci V.-B. .	58·4	38·3	3.035	13.046	1.283	13.718	15.001	257	8.909	233	+ 10·3	58·4	38·
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	3	1.050	1.053	185	1.054	185	. . .	5·7	5·
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.696	2.297	2.788	3.736	6.524	145	6.407	143	+ 1·4	44·9	44·
Nagy-Károly-Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.387	5.662	2.077	9.355	11.432	135	16.435	195	— 30·8	84·6	84
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.460	10.616	2.508	11.849	14.357	335	14.010	327	+ 2·4	42·9	42·
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.764	9.330	223	4.360	4.583	1.348	3.130	921	+ 46·4	3·4	3·
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	45.558	9.446	23.001	22.444	45.445	212	71.395	333	— 36·3	214·7	214·
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.435	4.792	2.164	3.520	5.684	406	5.176	370	+ 9·8	14·0	14·
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	2.407	2.850	404	816	1.220	142	1.530	178	— 20·2	8·6	8
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.430	16.350	812	16.414	17.226	522	17.042	516	+ 1·2	33·0	33
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.863	1.199	1.137	1.060	2.197	173	2.334	184	— 6·0	12·7	12
Szepesbéla-Podoliner Bahn . . .	11·0	11·0	1.816	1.301	418	662	1.080	98	1.126	102	— 3·9	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.203	1.648	465	956	1.421	153	1.252	135	+ 13·3	9·3	9
Nagy.-Lomnicz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	9·1	9
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	12.980	2.916	3.502	1.927	5.429	198	5.712	209	— 5·3	27·3	27
In Verwaltung der Südbahn.													
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	11.142	1.167	2.643	1.650	4.293	247	4.254	245	+ 0·8	17·4	17
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	5.430	10.074	4.717	14.108	18.825	153	26.742	217	— 28·6	123·2	12[illegible]
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·0	21·0	486	2.919	140	2.190	2.330	111	1.850	88	+ 26·1	21·0	2[illegible]
In Verwaltung der Torontaler Localbahnen.													
Temesvár-Modos	52·4	. . . .	9.469	959	3.797	2.052	5.849	112	. . . .	. . .	. . .	16·0	. .
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.300	4.600	10.700	9.300	20.000	284	22.295	317	— 10·4	70·4	7[illegible]
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	8.000	3.700	4.000	7.000	11.000	182	13.526	224	— 18·8	60·4	6[illegible]

Eisenbahnen im Monate October 1897.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten			
		1897				1896					1897	1896	
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer				
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
													I. Hauptbahnen.
8,498.500	15,868.600	18,820.058	54,710.467	73,530.525	9.672	20,660.948	55,586.761	76,247.709	10.088	— 4·1	11.606	12.106	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
137.600	200.900	61.400	321.900	383.300	5.628	74.232	303.187	377.419	5.542	+ 1·6	6.754	6.650	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
1,267.838	2,100.299	739.499	3,513.151	4,252.650	11.112	739.498	3,148 638	3,888.136	10.248	+ 8·4	13.334	12.298	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
60.984	399.741	26.502	480.600	507.102	7.502	23.633	495.711	519.344	7.683	— 2·4	9.002	9.220	Mohács-Fünfkirchner Bahn
1,737.185	1,986.539	1,613.993	4,922.392	6,536.385	9.283	1,549.524	4,896.003	6,445.527	9.154	+ 1·4	11.140	10.985	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
571.074	402.946	179.113	544.194	723.307	6.038	176.349	534.314	710.663	5.932	+ 1·8	7.246	7.118	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
2,273.181	20,959.025	21,440.565	64,492.704	85,933.269	9.607	23,224.184	64,964.614	88,188.798	9.912	— 3·1	11.528	11.894	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
856.424	659.420	382.160	978.860	1,361.020	3.491	326.830	1,043.710	1,370.540	3.797	— 8·1	4.189	4.556	Arader u. Csánader E.
283.126	144.625	210.312	344.267	554.579	2.446	212.114	354.465	566.579	2.503	— 2·3	2.935	3.004	Számosthal-Bahn
83.505	105.115	16.514	138 396	154.910	2.671	18.675	141.260	159.935	2.758	— 3·2	3.205	3.310	Marmaroser Salzb. A.-G.
2,349.391	230.603	340.877	46.328	387.205	8.438	314.580	34.368	348.948	7.602	+ 11·0	10.126	9.122	Budapester Localbahnen
1,015.499	32.687	82.506	7.516	90.022	11.253	60.423	6.229	66.652	8.332	+ 35·1	13.504	9.996	Budapest-Szt. Lörincz
40.392	14.469	13.854	17.072	30.926	3.221	13.247	18.592	31.839	3.317	— 2.9	3.865	3.980	Keszthély-B.-Szt. György
27.371	133.456	12.461	151.267	163.728	2.804	2.291	89.946	92.237	2.408	+ 16·4	3.365	2.890	Belisče-Kapelna-Noskovci
169	36.000	30	10.500	10.530	1.847	22	10.500	10.522	1.846	+ 0·1	2.216	2.215	Terret-Kowásznaer Bahn
64.240	20.874	40.034	38.098	78.132	1.740	36.725	35.996	72.721	1.620	+ 7·4	2.088	1.944	Eperjes-Bartfeld
42.208	61.075	19.246	117.712	136.958	1.619	20.126	143.704	163.830	1.937	— 16·4	1.943	2.324	Nagy-Károly-Somkuter
78.850	80.726	23.927	104.415	128.342	2.992	22.972	103.648	126.620	2.952	+ 1·4	3.590	3.542	Ungthalbahn
17.125	19.131	2.181	9.160	11.341	3.336	2.228	7.466	9.694	2.851	+ 17·0	4.003	3.421	Holics-Gödinger Localbahn
432.052	134.423	207.254	295.244	502.498	2.340	191.994	393.625	585.619	2.728	— 14·2	2.804	3.274	Torontaler Localbahnen
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
75.530	52.721	23.939	34.784	58.723	4.195	21.369	33.886	55.255	3.946	+ 6·3	5.034	4.735	Poprádthal-Bahn
30.363	33.605	5.195	10.093	15.288	1.778	5.350	10.412	15.762	1.833	— 3·0	2.134	2.200	Késmark-Szepes-Bélá
33.481	140.678	8.681	147.656	156.337	4.737	8.609	128.741	137.350	4.162	+ 13·8	5.684	4.994	Gölnitzthal-Bahn
40.260	11.644	12.083	9.539	21.622	1.703	11.991	8.952	20.943	1.649	+ 3·3	2.044	1.979	Löcsethal-Bahn
19.921	22.151	4.579	11.038	15.617	1.420	4.518	11.020	15.538	1.413	+ 0 5	1.704	1.696	Szepes-Béla-Podoliner B.
21.420	14.118	4.526	9.285	13.811	1.485	3.589	6.294	9.883	1.063	+ 39·7	1.782	1.276	Szep. Olaszi-S.Varalja L.B.
7.136	694	2.814	449	3.263	359	1.463	286	1.749	192	+ 87·0	431	230	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
129.562	27.931	28.868	10.647	39.515	1.447	28.626	8.882	37.508	1.375	+ 5·2	1.736	1.650	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
93.682	10.959	23.494	15.758	39.252	2.256	22.712	14.924	37.636	2.163	+ 4·3	2.707	2.596	Güns-Steinamanger V.-B.
51.113	163.094	45.958	189.530	235.488	1.911	42.582	221.206	263.788	2.141	— 10·7	2.293	2.569	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
8.228	21.010	3.360	16.880	20.240	964	3.280	14.960	18.240	869	+ 10·9	1.157	1.043	Borossebes-Menyházaer
													In Verwaltung der Torontáler Localbahnen.
29.829	3.761	12.379	6.811	19.190	1.199	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.439	. . .	Temesvár-Modos
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
228.900	45.200	114.000	90.300	204.300	2.902	122.039	86.622	208.661	2.964	— 2·1	3.482	3.557	G. Kikinda-G. Becskereker
83.600	33.100	41.800	65.700	107.500	1.780	43.546	67.426	110.972	1.837	— 3·1	2.136	2.214	Száthmar-Nagybányaer

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate October 1897	1896	Beförderte Personen	Güter	Monats-Ergebnisse – Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1896 im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	13.000	3.000	5.800	5.400	11.200	197	13 534	238	— 17·2	56·8	56
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	15.000	4.900	6.900	9.100	16.000	137	18.435	158	— 13·3	116·7	116·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	5.600	2.900	2.400	5.100	7.500	217	18.555	536	— 59·5	34·6	34·
Ujszász—Jasz-Apáti	31 6	31·6	4.600	1.200	2.000	2.000	4.000	127	7.493	237	— 46·4	31·6	31·
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	1.900	400	800	700	1.500	98	2.540	166	— 41·0	15·3	15·
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	7.500	2.100	3.400	3.800	7.200	223	10.458	324	— 31·2	32·3	32
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	7.400	5.700	3.700	10.900	14.600	275	30.223	569	— 51·7	53·1	53
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	800	100	300	100	400	12	383	12	0	32·9	32
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	24.400	4.800	11.000	9.000	20.000	152	21.566	164	— 7 3	131·9	131
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	16.400	4.800	7.200	8.800	16.000	120	23.211	175	— 31·4	132·9	132
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.000	3.200	3.600	6.400	10.000	175	12.682	222	— 21·2	57·0	57·
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	3.200	1.100	1.300	2.000	3.300	149	3.839	173	— 13·9	22·2	22
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.700	1.900	2.700	3.600	6.300	57	8.805	80	— 28 8	110·3	110
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.000	4.400	6.500	8.700	15.200	141	19.231	178	— 20·8	107·8	107
Szekler Bahn	35·3	35·3	5.300	1.400	2.400	2.600	5.000	142	7.330	208	— 31·7	35·3	35·
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	12.000	3.400	5.500	6.700	12.200	233	12.314	235	— 0·9	52·4	52·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	60.000	28.500	27.900	54.100	82.000	241	103.329	304	— 20·7	340·2	340·
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.800	200	1.800	2.000	115	2 786	160	— 28·1	17·4	17·
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.000	2.900	4.800	3.700	8.500	134	10.400	165	— 18 8	63·2	63·
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	6.000	2.600	2.600	4.900	7.500	165	10 624	233	— 29·2	45·5	45·
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108 6	108·6	26.000	2.300	11.900	5.100	17.000	157	22.027	203	— 22·7	108·6	108·
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.800	900	1.200	1.600	2.800	77	2.743	75	+ 2·7	36·5	36
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.000	1.000	2.000	1.800	3.800	81	6.047	128	— 36·7	47·1	47
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.300	4.800	4.000	9.200	13.200	223	14.808	251	— 11·2	59·1	59
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	7.900	2.300	3.400	5.100	8.500	173	9.512	194	— 10·8	49·1	49·
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	16.500	4.500	7.400	8.600	16.000	118	16.886	124	— 4·8	136·1	136·
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	30.700	10.700	13.200	19.800	33.000	279	37.976	321	— 13·1	118·3	118·
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.600	15.000	1.100	18.400	19.500	1.077	17.036	941	+ 14·5	18·1	18
Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass	90·7	32·2	15.800	2.200	7.100	3.900	11.000	121	5.357	166	— 27·1	43·5	32
Felek-Fogaraser Bahn	51.9	51·9	5.500	800	2.600	1.600	4.200	81	5.107	98	— 17·4	51·9	51
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	26.100	9.300	12.000	18.000	30.000	233	30.179	234	— 0·4	128·8	128
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	4.900	800	2.100	1.500	3.600	75	5.675	117	— 35·9	48·3	48
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	8.100	500	3 500	1.000	4.500	130	5.062	146	— 6·9	34·6	34
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	2.300	2.300	2.700	5.000	84	8.722	147	— 42·8	59·3	59
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.900	2.900	1.200	5.200	6.400	156	10.458	256	— 39·1	40·9	40
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.200	2.100	3.600	3.900	7.500	91	10.970	133	— 31·7	82·7	8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	15.000	9.000	7.500	17.700	25.200	208	25.134	208	0	121·1	121
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.100	500	300	500	800	64	1.541	123	— 48·0	12·5	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	2.400	600	1.100	1.100	2.200	84	3.541	135	— 37·8	26·2	26
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.500	2.200	2.200	3.900	6.100	137	9.117	204	— 32·8	44·6	44
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	6.000	1.700	2.700	2.800	5.500	170	8.907	275	— 38·2	32.4	32
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	2.200	300	600	300	900	76	979	82	— 7·3	11·9	11
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.700	1.500	500	2.500	3.000	126	3.454	145	— 13·1	23·8	23
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	12.000	1.700	5.400	3.100	8.500	100	9.120	108	— 7·4	84·6	84
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	4.400	500	2.000	1.000	3.000	76	4.683	119	— 36·2	39·3	39
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	4.800	300	1.400	400	1.800	86	2.410	115	— 25·2	21·0	21
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	11.500	6.300	4.600	11.000	15.600	167	13.433	144	+ 16·0	93·2	93
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	15.400	1.600	4.800	3.200	8.000	181	9.299	211	— 14·2	44·1	44
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	24.200	3.600	10.900	7.100	18.000	124	19.371	134	— 7·5	145·0	145
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.500	2.300	2.100	4.500	6.600	157	7.536	179	— 12·4	42·1	38
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	7.800	900	3.500	1.700	5.200	83	8.237	131	— 36·6	62·9	62
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	4.600	200	2.200	400	2.600	68	3.254	85	— 20·0	38·5	38
Budapest-Gran Localbahn	98·7	93·6	27.000	17.000	12.800	31.400	44.200	448	37.751	403	+ 11·2	98·7	93
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	26·3	3.100	3 900	1.300	6.700	8.000	186	3.721	141	+ 31·9	43·1	2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·1	160·5	21.000	4.800	9.800	8.700	18.500	91	15.011	94	— 3·2	203·1	131
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	28·4	4.300	700	1.900	1.200	3.100	109	3.173	112	— 2·7	28·4	1
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	4.400	600	2.000	1.000	3.000	68	3.834	86	— 20·9	44·4	2
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	3.800	700	1.800	1.400	3.200	59	4.352	81	— 27·2	54·0	1
Ungarische Südostbahn	45·3	45·3	2.700	400	1.200	600	1.800	40	2.403	53	— 24·5	45·3	1
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	3.500	500	1.600	800	2.400	66	2.731	75	— 12·0	36·4	1
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	5.700	1.100	2.700	1.800	4.500	78	5.104	88	— 11·4	57·8	1
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	32·6	3.200	300	1.400	600	2.000	61	2.794	85	— 28·2	32·6	
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	17.800	4.300	8.500	7.700	16.200	144	17.246	153	— 5·9	112·4	1
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	106·4	29·0	7.300	2.800	3.500	5.500	9.000	85	3.966	137	— 38·0	106·4	
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	28·4	2.500	600	1 100	1.000	2.100	69	1.387	49	+ 40·8	30·4	

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
Beförderte		Einnahmen											Benennung der Eisenbahn
		1897				1896				Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1897	1896	
Anzahl	Tonnen	Gulden									Gulden		
98.800	25.800	48.700	52.700	101.400	1.785	46.877	57.002	103.879	1.829	— 2·4	2.142	2.195	Debreczin-Hajdu-Nánás
137.400	45.400	68.500	90.100	158.600	1.359	73.927	100.415	174.342	1.494	— 9·0	1.631	1.793	Grosswardein-B.-Vaskoh
53.000	39.100	26.100	77.400	103.500	2.991	38.523	98.617	137.140	3.964	— 24·5	3.589	4.757	P. Tenyö-K. Szt. Márton
37.400	10.800	18 400	20.900	39.300	1.244	17.842	29.640	47.482	1.503	— 17·3	1.493	1.804	Ujszász—Jasz-Apáthi
15.500	3.700	7.600	7.200	14.800	967	8.181	9.365	17.546	1.147	— 15·7	1.160	1.377	Mezötur-Turkeve
66.300	19.100	32.800	37.800	70.600	2.185	34.236	39.368	73.604	2.279	— 4·1	2.622	2.735	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
59.800	44.600	29.900	88.600	118.500	2.232	28.432	122.285	150.717	2.838	— 21·4	2.678	3.406	Vinkovce-Brčka
5.900	1.100	2 400	1 100	3.500	106	2.657	1·080	3.737	114	— 7·0	127	137	Taraczthal-Bahn
213.800	43 800	105.700	86.600	192.400	1.459	107.538	87.420	194.958	1.478	— 1·3	1.751	1.774	Biharer Vicinalbahnen
112.400	38.000	55.200	75.200	130.400	981	52.737	86.417	139.154	1.047	— 6·3	1.177	1·256	Matraer Vicinalbahnen
74.000	28.400	36.600	56.500	93.100	1.633	38.442	56.629	95.071	1.668	— 2·1	1.960	2.002	Nyiregyháza-M.-Szalka
28.800	10.000	14.100	19 700	33.800	1.523	16.565	24.737	41.302	1.860	— 18·1	1.828	2.232	Kun-Szt. Márton-Szentes
46.300	14.300	23.000	28 300	51.300	465	25.299	34.315	59.614	540	— 13·9	558	648	Máros-Ludás—Bistritz
109.400	42.600	55.700	84.900	140 600	1.304	58.931	95.957	154.888	1.437	— 9·3	1.565	1.724	Szilágyságer Eisenbahn
51.900	17.300	25.700	34 400	60.100	1.703	36.890	43.133	80.023	2.267	— 24·8	2.044	2.720	Székler Bahn
118.800	31.200	58.900	62.300	121.200	2.313	59.418	62.010	121.428	2.317	— 0·2	2.776	2·780	Steinamanger-Pinkafeld
505.200	228.500	250.500	454.100	704.600	2.071	250.541	463.334	713.875	2.098	— 1·3	2.485	2.518	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
4.800	16.400	1.600	18.500	20.100	1.155	1.338	19.093	20.431	1.174	— 1·6	1.386	1.409	Ruma-Vrdnik
78.200	29.300	38.900	35.900	74.800	1.184	46.183	37.186	83.369	1.319	— 10·3	1.421	1.583	Budapest-Lájosmizse
45·200	24.600	22·200	48.900	71.100	1.563	21.582	57.943	79.525	1.748	— 10·6	1.875	2.098	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
206.000	30.000	101.900	60.100	162.000	1.492	109.190	60.612	169.802	1.564	— 4·6	1.790	1.877	Bács-Bodrogher Comitatsb.
22 200	6.300	10.900	12.400	23.300	638	10.731	12.054	22.785	624	+ 2·3	766	749	Warasdin-Golubovec
37.700	16.500	22 500	22 400	44.900	953	25.720	22.422	48.142	1.022	— 6·8	1.144	1.226	Somogy-Szobb-Barcs
80.900	45.400	40.300	90.200	130.500	2.208	43.934	87.840	131.774	2.230	— 1·0	2.650	2.676	Kaschau-Torna
53.300	19.900	26.100	40.100	66.200	1.348	24.337	44.880	69.217	1.410	— 5·0	1.618	1.692	Békéser Comitatsbahnen
147.900	38 900	72.600	77.000	149 600	1.099	74.844	93.985	168.829	1.240	— 11·4	1.319	1.488	Debreczin-Füzesabony
253.700	83.000	124.700	164.300	289.000	2.443	145.373	165.890	311.263	2.631	— 7·1	2.932	3.157	Háromszéker Localb.
20.400	82.800	10.000	143.900	153.900	8.503	11.164	183.205	194.369	10.740	— 20 8	10.204	12.888	Petroszény-Lupény
66 000	14.200	32 200	24.600	56 800	1.308	28 243	16.042	44 285	1.375	— 4·9	1.570	1.650	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
52.300	9.900	26.000	19.300	45.300	873	28.338	17 319	45.657	880	— 0·8	1.048	1.056	Felek-Fogaraser Bahn
230.100	75.200	114 000	149.800	263.800	2.048	124.070	163.544	287.614	2.233	— 8·3	2.458	2.680	Zagorianer Bahn
37.100	6 500	18 200	13.000	31.200	646	17.210	17.498	34.708	719	— 10·2	775	863	Zsebely-Csákovár-Bóka
72.900	5.000	35.900	9.800	45.700	1.321	34.617	10.859	45.476	1.314	+ 0·5	1·585	1.577	Szentes-H.-M.-Vasárhely
49.600	21.200	23.600	27.700	51.300	865	27.192	28.277	55.469	935	— 7·5	1.038	1 122	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
27.700	26.500	13.600	52.500	66.100	1.616	17.602	51.419	69.021	1.688	— 4·3	1.939	2.026	Muránythalbahn
85.200	22.200	42.200	44.100	86.300	1.044	36.737	40.214	76.951	930	+ 12·3	1.253	1.116	Békés-Csanáder Bahn
125.800	69.400	62.900	138.500	201.400	1.663	68.477	150.425	218 902	1.808	— 8·0	1.996	2.170	Slavonische Localbahn
16 300	4.900	4.100	4.900	9.000	720	4.677	5.303	9.980	798	— 9·8	860	958	Hidegkut-Gyönk-Tamási
16.800	4.600	8.300	8 800	17.100	653	7.890	9 887	17.777	679	— 3·9	784	815	Kaposvár-Mocsolad
42.900	16.800	18.800	32.900	51.700	1.159	20·900	35.628	56.528	1.267	— 8·5	1.391	1.522	Zsitvathal-Bahn
46.800	13.500	23.100	26.100	49.200	1.519	29.643	28.391	58.034	1.791	— 15·2	1.823	2.149	Körös-Belovár Localb.
20.200	2.400	6·300	2 400	8.700	731	6.434	3.145	9.579	805	— 9·2	877	966	Hermannstadt—N.-Disznod
14.000	12.400	4.600	24.200	28.800	1.210	4.706	28.498	33.204	1.395	— 13·2	1.452	1.674	Csetnekthal-Bahn
98·000	16.400	48.400	32.400	80.800	955	44.588	43.565	88.153	1.042	— 8·3	1.146	1 250	Versecz—Kubin-Dunapart
44.200	5.600	21.900	11.200	33.100	842	22.670	10.349	33.019	840	+ 0·2	1.010	1.008	Debreczin—Nagy-Léta
38.500	2.200	13.100	3.700	16.800	800	13.770	4.456	18.226	868	— 7·8	960	1.042	Steinamanger-Rum
94.700	51.900	41.300	101.900	143.200	1.536	36.806	91.279	128.085	1.374	+ 11·8	1.843	1.649	Szt. Lörincz—Slatina-Našic
136.800	14.100	43.200	28.000	71.200	1.615	43.986	38.244	82.230	1.865	— 13·4	1.938	2.238	Pressburg-Dunaszerdahely
226.200	33.600	111.900	67.100	179.000	1.234	107.670	67.610	175.280	1.209	+ 2·1	1.481	1.451	Baja-Zombor-Neusatz
39.900	17.800	19.800	35.400	55.200	1.311	23.199	35.411	58.610	1.518	— 13·6	1.573	1·822	Gyula-Fehervar-Zalathna
81.400	10.800	40.300	21.500	61.800	982	37.957	22.807	60.764	966	+ 1·8	1.178	1.159	Temesvár-N. Szt. Miklos
37.200	2.400	17.500	5.900	23.400	608	20.803	4.840	25.643	666	— 8·8	730	799	Kecskemét-Füllöpszállás
220.800	112.200	109.700	222.800	332.500	3.369	92.882	193.215	286.097	3.057	+ 10·2	4.043	3.669	Budapest-Gran Localb.
25.300	26.900	12.400	53.100	65.500	1.520	9.351	27.755	37.106	1.410	+ 7·8	1.824	1.692	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Localb.
152.000	34.900	75.300	68.700	144.000	709	44.007	40.859	84.866	646	+ 9·8	851	775	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
29.500	5.200	14.500	10.000	24.500	863	12.233	6 670	18.903	1.027	— 16·0	1.036	1.232	Nagy-Belicz—Privigye
37.000	4.700	18.300	9.100	27.400	617	10.168	6.751	16.919	691	— 10·7	740	829	Karczag-Tiszafüred
34.400	7.800	17.100	14.300	31.400	581	8.893	3.782	12.675	657	— 11·6	697	788	Kaposvár-Fonyod
21.500	3.600	10.600	6.700	17.300	382	5.723	6.323	12.046	669	— 42·9	458	803	Ungarische Südostbahn
25.900	4.000	12.800	7.700	20.500	563	4.919	2.062	6.981	640	— 12·0	676	768	Pápa-Csornaer Localbahn
43.100	8.100	21.400	15.600	37.000	640	6.990	4.155	11.145	838	— 23·6	768	1.006	Boldvathalbahn
29.800	3.100	14.700	6.000	20.700	635	3.853	2.858	6.711	919	— 30·9	762	1.103	Pancsova-Petrovoszello
158.800	31.400	79.000	61.900	140.900	1.254	12.733	12.462	25.195	1.392	— 9·9	1.505	1.670	Nógráder Comitatsb.
70.900	23.900	35.300	47.700	83.000	780	1.335	2.631	3.966	1.322	— 41·0	936	1.586	Fehereser und Tolnaer C.B.
19.900	4.000	9.800	7.900	17.700	582	891	496	1.387	478	+ 21·8	698	574	Kecskemet-Tisza-Ugher

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate October		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1897				Einnahmen 1896		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October	
	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden							Gulden	
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	55·8	9·2	3.600	800	1.600	1.600	3.200	57	515	56	+ 1·8	55·8	0·9
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	10·7	12.000	2.300	5.400	4.100	9.500	144	866	81	+ 77·8	66·1	1·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	. . . .	5.500	700	2.600	1.400	4.000	72	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . . .	5.300	300	2.400	600	3.000	56	. . . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Temesvár—Buziás	30·6	. . . .	5.700	800	2.700	1.300	4.000	131	. . . .	. . .	. . .	30·6	. . .
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·9	. . . .	800	300	300	500	800	42	. . . .	. . .	. . .	10 1	. . .
Temesvár—Lippa-Radna	64·0	. . . .	12.000	1.200	5.000	2.100	7.100	111	. . . .	. . .	. . .	32·0	. . .
Székesféhervár-Sárbogárd	38·1	. . . .	2.200	500	900	500	1.400	37	. . . .	. . .	. . .	16·5	. . .
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·1	. . . .	2.500	300	900	300	1.200	63	. . . .	. . .	. . .	4·4	. . .
Szeged-Karlova L.B.	64·3	. . . .	10 300	1.800	3.400	2.600	6.000	93	. . . .	. . .	. . .	7·0	. . .
Localbahnen zusammen	6.463·6	5.714·0	1,288.547	475.138	485·878	717.606	1,203.484	186	1,336.369	234	— 20·5	6.245·6	5.330·4
Hauptsumme	15.450·9	14.614·9	4,608.833	2,908.477	2,922.434	8,168.660	11,091.094	718	12,233.000	837	— 14·2	15.190·0	14.228·

Anmerkung: Die Theilstrecke Csikszereda—Csikgyimes—Reichsgrenze der Székler Bahnen wurde am 18. October 1897 eröffnet; Länge 52 km.

Bosnische und

Benennung der Eisenbahn	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	16.490	5.964	7.243	17.380	24.623	234	24.274	231	+ 1·4	105·0	105·
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640·0	640·0	110.751	56.800	69.363	190.087	259.450	405	251.849	394	+ 3·0	640·0	627·

Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn

Benennung der Eisenbahn	1897	1896	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz	1897	1896
Stadtbahn in Sarajevo	4·9	4·9	94.486	3.402	3.991	2.332	6.323	1.290	6.121	1.249	+ 3·0	4·9	4·

Inland.

Staatseisenbahnrath.

Am 3. December fand die regelmässige Herbstsession des Staatseisenbahnrathes unter Vorsitz Sr. Excellenz des neuernannten Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek im Landtagssaale statt.

Nach Eröffnung der Sitzung ergriff Handelskammer-Präsident kaiserl. Rath Mauthner das Wort, um den Herrn Minister namens der Versammlung auf das wärmste zu begrüssen und der beifällig aufgenommenen Hoffnung Ausdruck zu geben, dass derselbe wie in seiner bisherigen Stellung, auch in seinem neuen Wirkungskreise der Industrie und dem Handel sein Wohlwollen und seine Unterstützung zuwenden werde. Kammerpräsident Mauthner nahm zugleich Anlass, dem k. k. Eisenbahnministerium für die so rasche Fertigstellung der Hauptergebnisse der Eisenbahnstatistik per 1896 den Dank auszusprechen, und gab seiner Anerkennung für die ausgezeichnete und gründliche Leistung des statistischen Departements Ausdruck.

Regierungsrath Ritter v. Struszkiewicz schloss sich dieser Kundgebung namens der Landwirthschaft an, welche er den Herrn Minister nicht zu vergessen ersuchte.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister dankte für die freundlichen Aeusserungen und stellte an den Staatseisenbahnrath die Bitte, ihn in seinem schweren Amte zu unterstützen.

Der Herr Minister beantwortete sodann eine von dem Mitgliede Obratschai gestellte Interpellation bezüglich der Einführung des Zonentarifes für den Personenverkehr auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn mit der Mittheilung, dass ein solcher Tarif, dessen Einheitssätze zwischen jenen der Oesterreichischen Staatsbahnen und jenen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn liegen, unter Aufrechthaltung der bisher bestandenen billigen Sätze der vierten Wagenclasse für gemischte Züge in der III. Classe mit 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangen wird.

Der Staatseisenbahnrath wendete sich sohin der meritorischen Behandlung der auf der Tagesordnung stehenden Gegenstände allgemeiner Natur zu, über welche zunächst Regierungsrath Ritter v. Struszkiewicz und sohin kaiserl. Rath Boschan referirten.

Unter den behandelten Anträgen gelangte ein Antrag des Reichsraths-Abgeordneten Dr. Russ zur Erörterung, welcher im Hinblicke auf die in der letzten Zeit vorgekommenen Eisenbahnunfälle die Einführung eines regelmässigen Betriebs-Elementarunterrichtes bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie bei sämmtlichen österreichischen Privatbahnen bezweckt.

Der Referent wies auf die bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden, geradezu mustergiltigen Einrichtungen hin und empfahl die Annahme des Antrages.

In der Debatte legte Ritter v. Struszkiewicz das Schwergewicht auf die Frage der Ueberbürdung des Personals und ersuchte den Herrn Eisenbahnminister, auf die möglichste Vermeidung einer solchen Ueberbürdung hinwirken zu wollen.

Director Kocourek besprach das Eisenbahnunglück bei Gross-Bór, welches angeblich seinen Grund in der Cassirung eines Wächterhauses haben soll. Er plaidirte für die Sicherung der Haltestellen durch Signale.

Freiherr v. Leitenberger lenkte die Aufmerksamkeit auf die bei der Wiener freiwilligen Rettungsgesellschaft bestehende Samariterschule und hält die Schulung des Personals behufs erster Hilfeleistung bei Eisenbahn-Unglücksfällen für dringend wünschenswerth.

Dem gegenüber führte Sectionschef Ritter v. Pichler aus, dass das Eisenbahnministerium keinen Grund habe, dem Antrage Russ entgegenzutreten, da derselbe lediglich eine Ausgestaltung des bei den Staatsbahnen bereits bestehenden Prüfungswesens im Auge habe, welches, obwohl correct und gediegen organisirt, wie jede menschliche Einrichtung verbesserungsfähig sei. Zwischen den Einrichtungen der Nordbahn und der Staatsbahnen besteht kein anderer Unterschied, als dass die ersteren vielleicht etwas opulenter seien. Im Uebrigen könne Redner zur Beruhigung des Staatseisenbahnrathes mittheilen, dass die Er-

Beförderte ersonen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1897 für Personen und Gepäck (Gulden)	Einnahmen 1897 für Güter (Gulden)	Einnahmen 1897 im Ganzen (Gulden)	Einnahmen 1897 per Kilometer (Gulden)	Einnahmen 1896 für Personen und Gepäck (Gulden)	Einnahmen 1896 für Güter (Gulden)	Einnahmen 1896 im Ganzen (Gulden)	Einnahmen 1896 per Kilometer (Gulden)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1897 (Gulden)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1896 (Gulden)	Benennung der Eisenbahn
27.200	5.700	13.400	11.300	24.700	443	421	94	515	572	— 22·6	532	686	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
71.200	15.600	35.000	30.500	65.500	991	620	246	866	787	+ 25·9	1.189	944	Garamberzencze-Léva
52.300	12.400	26.000	24.400	50.400	906	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.087	. . .	Hegyes-Feketeh.-Palanka
40.900	4.900	20 200	9.400	29.600	556	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	667	. . .	Komorn-Dunaszerdahely
36.100	5.000	17.900	9.400	27.300	892	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.070	. . .	Temesvár-Buziás
5.100	3 000	2.300	5.800	8.100	802	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	962	. . .	Komló—Bakócza-Felsöm.
51.600	6 200	24.800	12.100	36.900	1.153	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.384	. . .	Temesvár—Lippa-Radna
4.400	1.400	2.000	1.500	3.500	212	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	254	. . .	Szekesféhervár-Sárbogárd
4.300	600	1.800	800	2.600	591	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	709	. . .	Szegzárd-Báttaszek
10.500	1.900	3.500	2.700	6.200	886	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.063	. . .	Szeged-Karlova L.B.
701.477	4,076.170	4,383.532	6,394.005	10,777.537	1.726	3,976.537	6,429.323	10,405.860	1.952	— 11·6	2.071	2 342	**Localbahnen zusammen**
974.658	25,035.195	25,824.097	70,886.709	96,710.806	6.367	27,200.721	71,393.937	98,594.658	6.930	— 8·1	7.640	8.316	**Hauptsumme**

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates October

erzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1897 Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilometer	1896 Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilometer	Differenz	1897	1896	Benennung der Eisenbahn
134.903	50.792	57.756	140.940	198.696	1.892	53.215	134.699	187.914	1.789	+ 5·74	2.271	2.147	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
918.431	395.357	491.926	1,309.973	1,801.899	2.815	470.444	1,271.145	1,741.589	2.778	+ 1·0	3.378	3.334	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

it elektrischem Betrieb.

Personen	Güter	1897 Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilometer	1896 Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilometer	Differenz	1897	1896	Benennung der Eisenbahn
858.640	31.032	37.737	20.188	57.925	11.821	34.675	18.833	53.508	10.920	+ 8·0	14.185	13.104	Stadtbahn in Sarajevo

hebungen ergeben haben, dass bei keinem der vorgekommenen Unfälle Mangel an Instruirung des Personals die Schuld trug. Was die Ueberbürdung des Personals anbelangt, so beschäftigt sich das Ministerium bereits seit mehr als einem Jahre mit dieser Frage und steht unmittelbar vor der Hinausgabe der diesbezüglichen Normen. Wenn sich bis jetzt Schwierigkeiten ergeben hatten, so lagen sie darin, dass jede Erleichterung des Dienstes eine Vermehrung des Personals bedinge, welches erst aufgenommen und eingeschult werden muss. Der Unfall bei Gross-Bór ist nicht auf die Auflassung eines Wächterhauses, sondern auf die sträfliche Ausserachtlassung der Vorschriften Seitens eines Beamten zurückzuführen, welcher trotz des klaren Wortlautes der für den Pilsener Bezirk herausgegebenen Vorschrift eine Maschine nicht im Intervall von zehn Minuten, sondern schon nach drei Minuten dem Zuge folgen liess. Die Frage der Haltestellen ist eine principielle, und es wäre eine solche Sicherung gewiss wünschenswerth; sie würde jedoch entbehrlich, wenn, wie Seitens des Eisenbahnministeriums in Aussicht genommen ist, überhaupt auf den österreichischen Bahnen das System des Fahrens in Zeitdistanz durch jenes in Raumdistanz ersetzt würde. Dieses System ist übrigens bei uns bereits auf Strecken mit starkem Localverkehre in Anwendung.

Die Schulung des Personals bezüglich der ersten Hilfeleistung sei zwar sehr wünschenswerth, doch ist in dieser Beziehung bereits für entsprechende Schulung vorgesorgt, und es müsse erwogen werden, dass dem Personal die Zeit zum Besuche derartiger Course mangelt.

Redner schloss mit der Versicherung, dass das Eisenbahnministerium Alles aufbieten werde, um die Sicherheit des Verkehres thunlichst zu erhöhen.

Se. Excellenz Minister Dr. Ritter von Wittek, welcher das Resultat der Verhandlung dahin zusammenfasste, die Meinung des Staatseisenbahnrathes gehe dahin, alle auf die Erhöhung der Sicherheit des Verkehres abzielenden Vorsorgen der Staatsbahnverwaltung dringend ans Herz zu legen, gab unter dem Beifalle der Versammlung die Versicherung, dass die Staatsbahnverwaltung es als ihre erste und oberste Pflicht erkennt, Alles vorzukehren, was in dieser Beziehung zweckmässig und förderlich ist.

Unter den Anträgen bezüglich des Verkehrs- und Fahrordnungswesens, über welche Mitglied Ritter von Lindheim referirte, ist ein Antrag bemerkenswerth, welcher die Einführung der vierten Wagenclasse bei den Oesterreichischen Staatsbahnen zum Gegenstande hat. Auf Antrag des Referenten lehnte der Staatseisenbahnrath diesen Antrag aus verkehrstechnischen, finanziellen und socialpolitischen Rücksichten ab.

Des weiteren sprach sich der Staatseisenbahnrath für die Ermässigung der Perronkartengebühr auf 10 Heller aus.

Im Sinne mehrerer Anträge empfahl der Staatseisenbahnrath der Verwaltung die Erstellung besserer Verbindungen zwischen Prag und den Alpenländern.

In der Nachmittagssitzung referirte Kammerrath Deutsch im Namen des Tarif- und commerciellen Comité zunächst über den Antrag des Freiherrn von Leitenberger auf Einsetzung eines Subcomité zur Revision des neu herauszugebenden Gütertariftheiles I. Es wurde ein aus neun Mitgliedern und drei Ersatzmännern bestehendes Comité gewählt, und zwar zu Mitgliedern die Herren Deutsch, Ritter von Hahn, Kocourek, Freiherr von Leitenberger, Luckmann, Ritter von Mersi, Schenker, Briess und Dattner; zu Ersatzmännern die Herren Lemach, Dr. Pilat und Boschan.

Von der Behandlung mehrerer auf eine Stellungnahme des Staatseisenbahnrathes gegenüber der projectirten Transportsteuer abzielender Anträge sah der Eisenbahnrath in der Voraussetzung ab, dass von der Regierung die Frage der Einführung einer Transportsteuer nicht weiter verfolgt wird.

Eine grössere Debatte entspann sich über den Antrag des Mitgliedes Rathausky betreffend Herabsetzung der Gütertarife der Graz-Köflacher Bahn. Es wurde sowohl Seitens des Antragstellers als des Mitgliedes Schadelook unter Angabe specieller Fälle ausgeführt, dass die Tarife der genannten Bahn, insbesondere für Holz und Kohlen, zumal im Vergleiche zu den Tarifen der Nachbarbahnen, exorbitant hohe sind.

Von allgemeinem Interesse ist noch der Antrag des Mitgliedes Sigmund Szanczer betreffend die Auszahlung der Nachnahmen durch die Postsparcasse und Beschleunigung des Nachnahmeverkehres überhaupt, über welchen sich eine lebhafte

Debatte entspann, an welcher der Antragsteller und die Mitglieder Gubrynowicz und Dattner sich betheiligten. Seitens des Eisenbahnministeriums gab Sectionschef Dr. Liharzik die Erklärung ab, dass die Staatsbahnverwaltung sich mit dieser Frage bereits seit längerer Zeit eingehend befasse und die Flüssigmachung der Nachnahmen durch die Postsparcasse in baldige Aussicht stellen könne. Das Eisenbahnministerium beabsichtige überhaupt, den Verkehr der Staatsbahncassen mit der Postsparcasse zu einem innigeren zu gestalten und auch die Frachtgebühren von Seiten der Parteien durch die Postsparcasse einheben zu lassen. Es sei gedacht, diese Reform mit dem heute bei den Staatsbahnen bestehenden Frachtcredit-Verfahren in Verbindung zu bringen. Die Eisenbahn-Verwaltung kenne die herrschenden Mängel und werde baldmöglich eine Remedur eintreten lassen. (Diese Erklärungen wurden mit lebhafter Zustimmung aufgenommen.)

Nachdem noch das Mitglied Kocourek über mehrere Personentariffragen betreffende Anträge referirt hatte, schloss Se. Excellenz der Herr Minister die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes für die Mitglieder und insbesondere die Referenten des Staatseisenbahnrathes, deren bewährter Sachkenntniss und aufopfernder Mühewaltung es zu danken sei, dass eine so viele wichtige Fragen enthaltende Tagesordnung in so kurzer Zeit bewältigt werden konnte.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis 9. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

3. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan“, Capitän S. Masich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Stephanie“, Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Danae“, Capitän C. Zalampich.
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Delfino“, Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

3. Decbr., Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich,
6. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän F. Mosca,
8. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän v. Cattarinich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Decbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Selene“, Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Apollo“, Capitän V. Gutmann,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

8. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

9. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Elektra“, Capitän T. Gopcevich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän R. Mitis,
mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1896.) Nach den Mittheilungen der sächsischen Steuerbehörden sind im Jahre 1896 in Dresden angekommen und abgegangen zu Berg: 10.762 Personendampfschiffe, 438 Schlepper, 412 Tau- (Ketten)schiffe, 128 Güterdampfschiffe und 5420 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 386 240 t Güter; zu Thal; 10.762 Personendampfschiffe, 144 Güterdampfschiffe, 8853 Segelschiffe und 337 Flösse mit einer Gesammtladung von 342 224 t Güter und 38.948 t Flossholz. Was die Güterbewegung anbelangt, so kamen in Dresden zur Ausladung im Bergverkehre 380.443 t, im Thalverkehre 242.200 t. Im Bergverkehre wurden hauptsächlich ausgeladen: 12.163 t rohe Baumwolle, 5420 t Cement, Trass, Kalk, 10.799 t Düngemittel aller Art, 24.379 t rohes und Brucheisen, 16 912 t verarbeitetes Eisen aller Art, 677 t Eisenerze, 5405 t andere Erze, 8257 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1765 t Farbholz, 3257 t Fische und Häringe, 4556 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 2821 t Gerste, 19.789 t Hafer, 27.184 t Roggen, 46.609 t Weizen und Spelz, 16.533 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1535 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 1247 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 1523 t harte Schnittwaaren, 2902 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 7216 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 1624 t Knochenkohle, Knochenmehl, 3674 t Steinkohle, 6359 t Mehl und Mühlenfabrikate, 5306 t Metalle andere, unedle, roh und als Bruch, 774 t Obst, frisches und getrocknetes, 6862 t Oele, fette, und Fette, 4270 t Oelsaat, 24.527 t Petroleum und andere Mineralöle, 4461 t Reis, 3148 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 1539 t Soda, 8762 t Steine und Steinwaaren, 805 t roher Tabak, 5626 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 955 t Wein, 2018 t rohe Wolle, 23.801 t Ziegel, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 7586 t Zucker, Melasse und Syrup. Im Thalverkehre kamen vor Allem zur Ausladung: 10.751 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 4036 t Gerste, 7830 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 4203 t harte Stämme, 3606 t weiche Stämme, 9507 t weiche Schnittwaaren, 3106 t weiche Brennholzscheite, 102.555 t Braunkohle, 63.675 t Steine und Steinwaaren, 29.897 t Ziegel, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. Eingeladen wurden zu Berg verschiedene Güter im Gesammtgewichte von 5797 t; zu Thal 100.021 t, darunter 1290 t Bier, 988 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1626 t Gerste, 13.747 t Glas- und Glaswaaren, 785 t Holzwaaren und Möbel, 1088 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1226 t Lumpen aller Art, 4255 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1128 t Steine und Steinwaaren, 28.057 t Zucker, Melasse und Syrup. An Flossholz gelangten zur Ausladung: 34.371 t weiche Stämme, 1096 t weiche Schnittwaaren, 1830 t weiche Scheite; zur Einladung: 926 t weiche Stämme, 725 t weiche Schnittwaaren.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. November dem Centralinspector der bestandenen Galizischen Carl Ludwig-Bahn Dr. Adam Henzel anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eiern von Galizien und der Bukowina nach Bayern.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt in dem in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbande ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (ausgenommen Ameiseneier) in Kisten und Fässern bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg von in Galizien gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Bayern in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 0·30 Mark = 0·35 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. December 1897. [951]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif, Theil II, Heft 3B, vom 15. October 1897.

Mit 1. Februar 1898 gelangt der obbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufhebung, Aenderung und Ergänzung von Frachtsätzen.

Abdrücke dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen ab 15. Jänner 1898 gratis erhältlich.

Wien, am 1. December 1897. [952]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Abänderung der Tarifbestimmungen.
II. Ergänzung der Tariftabellen I und II für Holz.
III. Ergänzung der Bestimmungen über Einbeziehung der Station „Linz Umschlagsplatz“ in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 2. December 1897. [953]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II — Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1897.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der „Besonderen Bestimmungen.
2. Ergänzung des Kilometerzeigers.
3. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 3. December 1897. [954]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarif für Petroleum.

Mit 1. Jänner 1898 tritt in obbezeichnetem Eisenbahnverbande zum Ausnahmetarife für die Beförderung von

a) Petroleum etc.,
b) Rohbenzin (Petroleumnaphtha)

in gewöhnlicher Fracht im Verkehre von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. November 1895 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Ermässigung der Frachtsätze für Rohbenzin für die Station Furth.

Abdrücke dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 3. December 1897. [955]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages X zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 5. December 1897 der Nachtrag X zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 Kreuzer ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 2. December 1897. [956]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. (Tarif-Theil II, Heft 2).

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1898 tritt an Stelle des Tarifes, Theil II, Heft 2, ein neues Tarifheft in Kraft, welches geänderte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Oelsaaten und Malz von rumänischen Stationen nach Stationen der kgl. Bayerischen, kgl. Württembergischen, grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken, sowie nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 50 Pfennigen = 60 Heller = 60 Centimes zu beziehen.

Wien, am 2. December 1897. [957]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Localbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno, sowie Mšeno—Unter-Cetno.

Herabsetzung der Ladefristen.

Die Frist für das Abladen von mineralischen Kohlen (Schwarz- und Braunkohlen) und Rübenschnitten, sowie für das Aufladen von Zuckerrübe in Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno wird für die Zeit bis Ende December 1897 von 12 auf 6 Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 3. December 1897. [958]

Südnord - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditions-Begünstigung für Zucker aller Art von Peček nach Triest und Fiume.

Für in Peček zur Aufgabe gelangte, im Lagerhause der Uvěrni banka in Kolin eingelagerte und nach Triest und Fiume reexpedirte Sendungen von Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen wird bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 die Reexpeditions-Begünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von sechs Hellern per 100 kg berechnet.

Die Reexpedition hat längstens innerhalb zwölf Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Im Uebrigen sind für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, giltig vom 1. Mai 1896, massgebend.

Wien, am 1. December 1897. [959]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der vom 1. Juni 1896 an giltige Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen etc. unter einander und der hiezu gehörige Nachtrag I vom 15. October 1897 nebst Berichtigungsblatt treten mit 1. Jänner 1898 ausser Kraft.

Gleichzeitig tritt für diesen Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben können zum Preise von 1 Krone per Stück bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 2. December 1897. [960]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Keszthely der Localbahn Keszthely-Balaton-Szt. György andererseits.

Aufhebung der bestehenden Tarif- und Antheilstabelle.

Die vom 1. Juni 1897 an giltige Tarif- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten und Rückfahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Keszthely der Localbahn Keszthely - Balaton - Szt. György andererseits tritt mit 1. Jänner 1898 ausser Kraft.

Die neuen Fahrpreise für die in dieser Tabelle enthaltenen Relationen finden, soweit die Frequenzverhältnisse überhaupt die Ausgabe directer Fahrkarten nothwendig machen, in dem mit 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangenden neuen Tarife für den österreichisch-ungarischen Personenverkehr Aufnahme.

Wien, am 2. December 1897. [961]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Localbahn Keszthely-Balaton-Szt. György.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Nachtrag II.) Am 15. November erschien der Nachtrag II. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Glatz—Seitenberg a. d. Biele, sowie für die Haltestellen Korsenz, Rosen, Rüstern und Warkotsch der Directionsbezirke Breslau und Posen, Entfernungen für die Neubaustrecke Stettin—Jasenitz und für die Haltestelle Altwieck des Directionsbezirkes Stettin, ferner Ausnahmesätze für Holz, Eisen und Schiffsbaueisen im Verkehr mit den Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow der Strecke Stettin—Jasenitz. Des weiteren enthält der neue Nachtrag die in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen neu einbezogenen Versandtstationen Eisersdorf und Kunzendorf a. d. Biele, sowie sonstige minder wichtige Aenderungen und Berichtigungen. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Stettin—Jasenitz und für die Haltestelle Altwieck gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von 0·30 Mk für das Stück zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2335	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2		Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Lengenfeld					132	128	4			
				Kronau					134	124	10			
				Ratschach-Weissenfels					138	120	18			
				Tarvis					140	116	24			
				Thörl-Maglern					140	120	20			
				Arnoldstein					144	124	20			
				Fürnitz					146	124	22			
				Villach loco					146	128	18			
				St. Ruprecht					150	132	18			
				Ossiach					152	138	14			
				Feldkirchen					156	142	14			
				Glanegg					158	144	14			
				St. Veit a. d. Glan					160	148	12			
				Glandorf					162	148	14			
				Launsdorf					162	150	12			
				Brückl					164	154	10			
				Eberstein					166	154	12			
				Mösel					168	160	8			
				Treibach-Althofen					166	154	12			
				Hirt					166	156	10			
				Friesach					168	160	8			
				Einöd					170	160	10			
				Neumarkt in Steiermark					170	162	8			
				St. Lambrecht					172	166	6			
				Scheifling					174	166	8			
				Unzmarkt					174	168	6			
				St. Georgen a. d. Mur					178	172	6			
				Thalheim					180	172	8			
				Judenburg					180	174	6			
				Zeltweg					182	176	6			
				Knittelfeld					184	178	6			
				St. Lorenzen					184	178	6			
				St. Michael					188	182	6			
2336	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2		Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Gummern					159	141	18			
				Paternion-Feistritz					164	146	18			
				Rothenthurm					171	153	18			
				Spital a. d. D.					177	159	18			
				Sachsenburg					184	166	18			
				Kleblach-Lind					189	171	18			
				Greifenburg					194	176	18			
				Dellach					198	180	18			
				Ober-Drauburg					202	184	18			
				Nicolsdorf					207	189	18			
				Dölsach					211	193	18			
				Lienz					211	193	18			
				Föderlach					164	146	18			
				Velden am Wörthersee					164	146	18			
				Pörtschach am See					171	153	18			
				Krumpendorf					177	159	18			
				Klagenfurt loco					164	154	10			
2337	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bleischlacken	Thörl-Maglern und Tarvis	Littai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	57 Heller	48 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtnachlass wird von der Strecke Laibach—Littai getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
2338	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Güter der Classe I	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa	Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Für Eisen- und Eisenfabrikate gelangen die ermässigten Sätze der Classe A und B auch dann zur Anwendung, wenn geringere Quantitäten als 10.000 kg per Frachtbrief zum Transporte gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	9 kr. = 18 h	14	4	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe I	Leoben S.B.	Gmeingrube und vice versa				9 kr. = 18 h	16	2			
			Güter der Classen A	Leoben S.B.	Donawitz				8 kr. = 16 h	10	6			
			Güter der Classen B, excl. Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz				7 kr. = 14 h	8	6			
			Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa				7 kr. = 14 h	7	7			
			Güter der Classen A	Donawitz	a) Vordernberg				a) 11 kr. = 22 h	16	6			
					b) Gmeingrube und vice versa				b) 8 kr. = 16 h	10	6			
			Güter der Classen B	Donawitz	a) Vordernberg				a) 9·4 kr. = 18·8 h	16	2·8			
					b) Gmeingrube und vice versa				b) 7 kr. = 14 h	10	4			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein u. Gmeingrube und vice versa				8 kr. = 16 h	12	4			
			Güter der Classe B	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein u. Gmeingrube und vice versa				7 kr. = 14 h	12	2			
										Heller	Heller			
2339	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Milch als Eilgut	Trofaiach	Leoben S.B.	Normale Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	22 kr. = 44 h	24	20	Im Kartirungswege		
			Milch als Eilgut	Friedauwerk	Leoben S.B.				34 kr. = 68 h	36	32			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben S.B.	Trofaiach				22 kr. = 44 h	24	20			
				Leoben S.B.	Fridauwerk				34 kr. = 68 h	36 excl. Mgb. u. sonstig. Nebengebühren	32			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
2340	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Coaks	Leoben S.B.	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	11 kr. = 22 h	20	2	Im Kartirungswege		
			Leere, retourgehende Kohlensäcke	Vordernberg	Leoben S.B.	In jedem Gewichte. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen eigene Kosten zu besorgen			15 kr. = 30 h	16	14			
			Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk	Leoben S.B.	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen			7·4 kr. = 14·8 h	10	4·8			
					Vordernberg				11 kr. = 22 h	14	8			
			Bruchsteine	Trofaiach	Leoben				7·4 kr. = 14·8 h	10	4·8			
2341	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Quarzschiefer	Trofaiach	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls die normalen Tarife zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	7 kr. = 14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2342	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Brenn- und Schnittholz	Donawitz	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879, bezw. bestehender ermässigter Kartirungssatz	5 kr. = 10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2343	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erz und Kalk	Vordernberg	Trofaiach	**Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von 300 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei, und zwar innerhalb der im Tarife normirten Frist, veranlasst zu werden, widrigenfalls das in demselben vorgesehene Wagenstandgeld zur Einhebung gelangt	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	7 kr. = 14 h	12 h	2 h	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, sowie ausserdem bei den in Trofaiach aufgegebenen Gütern gegen die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in Trofaiach zur Abgabe gelangenden Sendungen gegen die auf reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				und vice versa										
			E r z	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach				7·4 kr. = 14·8 h	10 h	4·8 h			
			Roheisen	Trofaiach	Donawitz				7 kr. = 14 h	12 h	2 h			
					Leoben				7·4 kr. = 14·8 h	14 h	0·8 h			
2344	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben (S.B.)	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	7·4 kr. = 14·8 h	14 h	0·8 h	Im Kartirungswege		
			Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofaiach	Leoben (S.B.)	In jedem Gewichte			9·6 kr. = 19·2 h	12 h	7·2 h			
			Schlacken	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			7·4 kr. = 14·8 h	8 h	6·8 h			
					Vordernberg				11 kr. = 22 h	16 h	6 h			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2345	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenb.	Alteisen	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	7·4 kr. = 14·8 h	12 h	2·8 h	Im Kartirungswege		
2346	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	a) Payerbach-Reichenau b) Mitterdorf	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 50 h b) 30 h		Im Kartirungswege		
2347	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenb.	Roheisen	Vordernberg	Leoben S.B. transit	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sendungen müssen mit directen, nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. October 1879	10 kr. = 20 h	16 h	4 h	Im Kartirungswege		
2348	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist innerhalb der festgesetzten Frist durch Arbeitskräfte der Partei zu besorgen. 3. Auf den betreffenden Frachtbriefen hat die Stadtgemeinde Prag als Empfängerin zu erscheinen. 4. Die Ziegel dürfen nur bei den neuen Canalisationsbauten in Prag Verwendung finden. 5. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Heller			Im Kartirungswege		
				Zakolan	Prag (Bubna)				33	18	15			
				Zakolan	Prag (Sandthor)				31	18	13			
				via Kladno-Hostiwitz										
				Blisowa	Bubeneč (St.E.G.)				Es bestehen keine directen Frachtsätze	49·0				
				Ouřinoves	Bubeneč (St.E.G.)					18·0				
				Zakolan	Bubeneč (St.E.G.)					21·2				
				Zliv	Bubeneč (St.E.G.)					52·0				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2349	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag (St.B.) transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic—Gmünd)	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif Theil II, Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen	Verschieden	50 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1899 bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien	
2350	Buschtehrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Trupschitz (Localbahn Potscherad-Wurzmes) via Wurzmes-Komotau	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	62 Heller		Im Kartirungswege		
2351	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Böhm.-Leipa via Bodenbach	Theresienstadt	1. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz nach der Ladefläche des Wagens	Kronen 28·80 per vierrädrigen Wagen mit höchstens 14 m² Ladefläche		Im Kartirungswege		
2352	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarz, auch gebrannt und gemahlen	Zliv	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	98 Heller	90 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2353	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rückstände der Essigsäurefabrikation aus holzessigsauren Kalk mittelst Salzsäure, als Frachtgut	Hořowitz via Rakonitz	Komotau (B.E.B.)	1. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Verpackung hat in festen dichten Fässern zu erfolgen. 3. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	70 Heller		Im Kartirungswege		
2354	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Heu als Frachtgut	Böhm.-Leipa	Brüx (A.T.E. oder k.k.St.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelten nur bei Verwendung von Wagen mit höchstens 14 m² Ladefläche. 3. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif, Theil II, Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen	95	Heller 74	21	Im Kartirungswege		*) In dieser Relation besteht für Heu kein directer Tariffrachtsatz
					Dux (A.T.E.)				82	66	16			
					Dux-Liptitz (k.k.St.B.)				82	66	16			
					Ladowitz (k.k.St.B.)				*)	66	—			
2355	**Oesterr. Nordwestbahn**		Güter aller Art	Wysočan Oe.N.W.B. transit und umgekehrt	Prag Oe.N.W.B. (Anglobank)	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	4 (vier) Kronen per zweiachsigen Wagen incl. aller Nebengebühren	Verschieden	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Frachtdocumente	Der Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn oder der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wysočan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden, oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wysočan zum Austritte gelangen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2356	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Agfalva					62				
					Atzgersdorf-Mauer					76				
					Baden Frachtenbahnhof					80				
					Brunn-Maria-Enzersdorf					80				
					Felixdorf					72				
					Gumpoldskirchen					84				
					Guntramsdorf					84				
					Hetzendorf					76				
					Lajta-Szt. Miklós					73				
					Leobersdorf					72				
					Liesing					80				
					Márcz-Nádasd					67				
					Mödling					80				
					Nagy-Márton					67				
					Rétfalu-Siklós					67				
					Savanyukut					73				
					Theresienfeld					72				
					Vöslau-Gainfarn					80				
					Wr. Neustadt					68				
					Achau					76				
					Ebenfurth					60				
					Ebreichsdorf					68				
					Hennersdorf					76				
					Inzersdorf					80				
					Mitterndorf-Moosbrunn					61				
					Münchendorf					72				
					Ober-Eggendorf					68				
					Pottendorf-Landegg					65				
					Unter-Waltersdorf					65				
					Aspang					93				
					Biedermannsdorf					75				
					Centralfriedhof					72				
					Edlitz					89				
					Erlach					80				
					Klein-Wolkersdorf					79				
					Maria-Lanzendorf					74				
					Ober-Waltersdorf					83				
					Pitten					82				
					Scheiblingkirchen					86				
					Seebenstein					84				
					Tattendorf					82				
					Traiskirchen					80				
					Trumau					82				
2357	Buschtěhrader Eisenbahn		Kohle, mineralische	Prag (Smichow) via Hostiwitz	Prag (Bubna)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	218 Heller per 1000 kg	180 Heller per 1000 kg	38 Heller per 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ankunft der Sendungen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2358	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser in beliebiger Verpackung	Budapest- { dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kelenföld, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, déli vasut } oder umgekehrt	Colmar	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Bestehen keine Frachtsätze	Mark 4·45		Im Kartirungswege		
					Metz					5·07				
					Mühlhausen i. Elsass					4·25				
					Mühlhausen Nord					4·30				
					Strassburg C.B. und Neudorf					4·37				
2359	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Hanf b) Werg	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Feuerthalen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centim. ad a) 257, ad b) 221		Im Kartirungswege		
				Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Kelenföld, Budapest d. v.						ad a) 346, ad b) 310				
				Köbánya alsó p. u., Köbánya felsö p. u.						ad a) 350, ad b) 314				
				Ujvidek						ad a) 434, ad b) 398				
				Vukovár						ad a) 395, ad b) 377				
				Barcs						ad a) 332, ad b) 314				
				Sziszek						ad a) 342, ad b) 325				
				Zombor						ad a) 404, ad b) 384				
2360	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Schärding	Esslingen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 28, enthalten im Tarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	0·97 Mark		Im Kartirungswege		
2361	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braunstein	Stromberg-Neuhütten oder umgekehrt	Arad	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Theil II, Tarifheft Nr. 6 vom 1. December 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·98		Im Kartirungswege		
					Nagyvárad					2·97				
					Rimabánya					2·86				
					Salgó-Tarján					2·71				
					Zolyom-Brezó					2·97				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2362	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl etc. der Position E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Königshof-Geleiseanl ge	Wien II K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	166 Heller	83 Heller	83 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der nebige Frachtsatz hat nur für Sendungen, welche zum Baue der städt. Gaswerke bestimmt sind und an die städt. Gaswerke der Gemeinde Wien zur Beförderung gelangen, Geltung
2363	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide etc.	den in der Schnitt-Tafel a) des Ausnahmetarifes Nr. 1 vom 1. September 1895 für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr enthaltenen Stationen	Kiefersfelden und Raubling	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. September 1895 für den combinirten Schiff- und Bahnverkehr	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Schnitt-Tafel des Tarifes 1 *), 2 *)		Im Kartirungswege		Die angeführten Coursdifferenzen werden bis auf Weiteres unberücksichtigt gelassen

1. Schnitt-Tafel b). *)

Im Haupttarife auf Seite	Bahnentfernungen von Wien	Bahnentfernungen von Passau	Vom Schnittpunkte nach	für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe	Mit Umschlag in Wien: Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht	Wien: Serie I Coursdifferenz	Wien: Serie II (Mais) Schnittfracht	Passau: Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie I Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie I Schnittfracht zusammen	Passau: Serie I Coursdifferenz	Passau: Serie II (Mais) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie II Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie II Schnittfracht zusammen
	Kilometer	Kilometer			Pfennige für 100 Kilogramm									
28	457	206	Kiefersfelden †, ††	A	170	—	134	61	102	163	—	61	66	127
29				B und C	189	2	140	80	102	182	2	67	66	133
38	435	183	Raubling †, ††	A	159	—	126	61	91	152	—	61	58	119
39				B und C	179	2	133	81	91	172	2	68	58	126

*) **2. Schnitt-Tabelle a)** ist aus dem Tarife, Seite 18 u. f., zu ersehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2364	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Nürschan	Lindau	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891	71·3	70·4	0·9	Im Kartirungswege		
					Bregenz				71·3	70·4	0·9			
					Dornbirn				73·3	72·4	0·9			
					Hard-Fussach				71·3	70·4	0·9			
					Lautrach				71·3	70·4	0·9			
					Lustenau				73·3	72·4	0·9			
					St. Margrethen				73·3	72·4	0·9			
					Schwarzach				71·3	70·4	0·9			
				Staab	Lindau				71·2	69·4	1·8			
					Bregenz				71·2	69·4	1·8			
					Dornbirn				73·2	71·4	1·8			
					Hard-Fussach				71·2	69·4	1·8			
					Lautrach				71·2	69·4	1·8			
					Lustenau				73·2	71·4	1·8			
					St. Margrethen				73·2	71·4	1·8			
					Schwarzach				71·2	69·4	1·8			
2365	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eilgüter, gewöhnliche	Wien I (K.E.B.) oder umgekehrt	Lindau	Die einzelnen Colli dürfen das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896	923 kr. ö. W. = 1846 Heller	1200 Heller	646 Heller	Im Kartirungswege		
										Heller				
2366	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Ungvár	Bregenz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	292		Im Kartirungswege		
					Buchs					288				
					St. Margrethen					292				
					Lindau					292				
					Simbach					218				
					Passau					216				
2367	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, wie im Tarif-Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. December 1896 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband angeführt	Maglaj	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil VI, Heft 2, vom 1. December 1896	Directe Frachtsätze bestehen nicht	*)		Im Kartirungswege		
				Zepče						*)				

*) Die directen Frachtsätze sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Frachtsätze für Bosna-Brod zu bilden.

	Abtheilung I	Abtheilung II
	Anstossbeträge für 100 kg in Mark	
Maglaj . . .	0·75	1·01
Zepče	0·97	1·32

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2368	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Federn aller Art (Bettfedern) und Federbetten	Stuttgart Westbahnhof oder umgekehrt	den in dem Ausnahmetarif Nr. 7 des Tarif-Theiles II, Heft Nr. 4 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1895 bezeichneten Stationen	Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. October 1895 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 0·04 Mark per 100 kg an die für Stuttgart Hauptbahnhof bestehenden Sätze		Im Kartirungswege		
2369	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine	Mauthausen	Darmstadt	Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 28 des Theiles II, Heft Nr. 3, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Tarifheft Nr. 3, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 28, Abtheilung II)	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	Mark 1·38		Im Kartirungswege		
				Schärding						1·06				
				Taufkirchen						1·11				
				Wernstein						1·06				
2370	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schiefer	Passau (kgl. Bayer. Staatsbahnen und k. k. Oesterr. Staatsbahnen) oder umgekehrt	Bertrix	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif vom 1. Juni 1883 für den Bayerisch-Belgischen Güterverkehr (Ausnahmetarif für Schiefer)	2·693	Franken 2·508	0·185	Im Kartirungswege		
					Libramont				2·717	2·460	0·257			
					Longlier				2·681	2·424	0·257			
					St. Médard				2·673	2·508	0·165			
					Vielsalm				2·656	2·313	0·343			
2371	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren	Erdweis	Gustavsburg trs.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif, Theil II (Ausnahmetarif 15 b), vom 1. October 1886 des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·07		Im Kartirungswege		
					Frankfurt a. M. Hafen					2·00				
					Mainz Hafen, Kastel Hafen					2·08				
					Mannheim trs., Ludwigshafen a. Rh. trs.					2·09				
				Suchenthal	Gustavsburg trs.					2·10				
					Frankfurt a. M. Hafen					2·03				
					Mainz Hafen, Kastel Hafen					2·11				
					Mannheim trs., Ludwigshafen a. Rh. trs.					2·12				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2372	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briquettes, -Coaks und -Coaksasche, Steinkohlen-Briquettes, -Coaks und -Coaksasche	Allen im Tarife vom 1. April 1896 für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr enthaltenen österreichischen Stationen	Obergrüna Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der im vorbezeichneten Tarife vom 1. April 1896 enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. April 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im vorbezeichneten Tarife für den Verkehr mit der Station Wüstenbrand der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 1 Mark für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
2373	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Bregenz transit		Buchs transit		St. Margrethen transit	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens					
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	per Frachtbrief und Wagen					
	für 100 kg in Centimes					
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen						
a) Eigene Linien						
Doberlin	509	485	509	485	516	490
Jaska	501	468	501	460	508	468
Kaproncza (Koprivnica)	500	430	500	422	507	430
Károlyváros (Karlovac)	511	478	511	470	518	478
Körös (Križevac)	515	445	515	437	522	445
Kostajnica	502	478	502	478	509	483
Ogulin	541	508	541	500	548	508
Sunja	496	472	496	472	503	477
Verbovec	502	456	502	448	509	456
b) Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn						
Krapina	514	476	514	468	521	476
Novi Marof	502	432	493	424	502	432
Varasd	488	418	479	410	488	418
Zabok-Krapina-Teplitz	499	461	499	453	506	461
Zlatar-Bistrica	513	460	513	452	520	460

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2374	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Magnesit (Bitterspat) in Stücken oder gemahlen, roh und gebrannt	Pelsöcz	Düsseldorf-Derendorf	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4 vom 1. December 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	Mark 3·17		Im Kartirungswege		
					Düsseldorf-Grafenberg					3·18				
					Düsseldorf-Hafen					3·18				
					Remscheid					3·14				
					Weidenau					3·05				
2375	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Barcs	a) Bregenz, Bludenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterbach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus; b) St. Margrethen, Hard-Fussach, Lustenau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif des Oesterr.-Ungar.-Landau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 364 369		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Zimony—Bregenz gilt auch für Zimony—Lindau
				Sziszek						357 362				
				Andrijevci						471 476				
				Bosna-Brod						465 470				
				Brod						458 463				
				Brsadin						499 504				
				Eszék						460 465				
				Garčin						465 470				
				Ivankovo						490 495				
				Mikanovci						484 489				
				Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart loco und trans.						535 540				
				Samacz						490 495				
				Strzivojne-Vrpolje						477 482				
				Vinkovci loco						496 501				
				Vinkovci trans.						490 495				
				Vukovár						487 492				
				Zimony						*) 575 580				
				Brčka						569 574				
				Gunja						555 560				
2376	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung b) und c) des Tarifes, Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Barcs	Radolfszell loco	Einhaltung der im Tarife, Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Tarif-Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband		in Mark 2·70		Im Kartirungswege		
					Radolfszell transit gültig für die daselbst zur Umkartirung kommenden Sendungen nach Süddeutschland					2·64				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2377	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Messingwaaren, ordinäre	Vöhringen (oder umgekehrt)	Bregenz	Bei Aufgabe von Sendungen a) unter 5.000 kg b) von 5.000 kg c) von 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen des in der achten Rubrik genannten Tarifes	Vom 15. December 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 1·33 Mark ad b) 1·15 „ ad c) 0·97 „		Im Kartirungswege		
2378	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide (laut der Nomenclatur des in der achten Rubrik genannten Tarifes)	Frontenhausen (oder umgekehrt)	Hořowitz Mies-Kladrau Pilsen Prag St.B. Schichowitz-Raby Schüttenhofen Schweising-Tschernoschin Smichow Staab Tuschkau-Kosolup	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen des nebengenannten Tarifes	Vom 15. December 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Gütertarif Theil III, Heft 3 vom 1. December 1896 für den Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Markpfennig 132 125 113 153 108 108 129 153 117 117		Im Kartirungswege		
2379	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	den in den Heften 1 und 2 des Specialtarifes für Hornviehtransporte des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres enthaltenen österreichischen und ungarischen Stationen	Feldkirch	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Specialtarif für Hornviehtransporte, Heft 1 und 2 des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894		Im Verkehre mit Feldkirch finden die für die Station Buchs loco in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze und Routenangaben Anwendung		Im Kartirungswege		
2380	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Christbäume (Weihnachtsbäume) bei Aufgabe als Frachtgut	Skalitz-Boskowitz	Ó-Buda-filatorigát Budapest- Angyalföld dunaparti teher pályaudvar fővárosi közraktárak Józsefváros Lipótváros nyugoti pályaudvar Kelenföld déli vasut (Südbahn) loco	Frachtzahlung mindestens für 2000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Verschieden	550 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2381	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1898	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen; Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Bis Ende Februar 1898 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 im Kartirungswege		

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / " föv. közrakt. / " Józsefváros	Budapest-Lipótváros / " nyugoti p. u.	Budapest Südb. (loco) / Ó-Buda-Filatorigát	Györ / Komárom	Pozsony / Pozsony-Hokpályaudvar / " -Ujváros	Marchegg	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern						
Bácz-Almás	88	94	94	124	172	176	176
India	96	102	102	132	180	184	184
Karánsebes	170	170	176	—	—	—	258
Nagy-Kikinda	122	122	128	158	—	—	210
Oravicza	156	156	162	192	—		244
Toplecz	170	170	176	206	—	—	258
Versecz	144	144	150	180	—	—	232
Vinkovci	98	104	104	134	182	186	186

Besondere Bemerkungen.

1. Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1898 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 ein dreimal so grosses Quantum auf Grund der in obiger Tabelle enthaltenen Frachtsätze expedirt wurde, als in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1898 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1898 bis Ende November 1898 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1899 vorzulegen.

2. Der Frachtsatz von Vinkovci nach Wien St.E.G. gilt auch im Verkehre mit **Wien (Matzleinsdorf)**.

3. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlproducten von den in obenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar wird bei der Abgabe eine **lagerzinsfreie Zeit** von **acht Tagen** mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein **grösseres Quantum** als **100 Tonnen** in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

4. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Györ, Marchegg und Wien enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden **im Rückvergütungswege** auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1899 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2382	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Eszék (Essegg)	Benfeld	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark 4·71 0·05*)		Im Kartirungswege		Die mit einem *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Steinburg					4·79 0·05*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·55 0·05*)				
				Barcs	Benfeld					4·17 0·04*)				
					Steinburg					4·25 0·04*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·01 0·04*)				
				Sziszek (Sissek)	Benfeld					4·32 0·04*)				
					Steinburg					4·40 0·04*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·16 0·04*)				
2383	Böhm. Nordbahn		Rohzucker	Svijan-Podol	Vysočan B.N.B. loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif	82 Heller	65·6 Heller	16·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
2384	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Braunkohlen	Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Schwadowitz-Eipel	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. März 1894 sammt Nachträgen I—VI	Kronen per 1000 kg 9·10	8·03	1·07	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender, mit keinem Refactiestempel versehener Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende März 1899 bei der Oesterr. Nordwestbahn	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen sollten, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen. In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Dux A.T.E.					9·10	7·83	1·27			
				Holtschitz-Seestadtl					9·10	8·13	0·97			
				Kaiser Franz Josef-Stollen					9·02	7·75	1·27			
				Karbitz					8·50	7·23	1·27			
				Komotau					9·10	8·19	0·91			
				Ladowitz k.k.St.B.					9·10	7·83	1·27			
				Mariaschein					8·64	7·37	1·27			
				Paredl					9·10	8·03	1·07			
				Schönfeld					8·42	7·15	1·27			
				Schwaz-Kuttowitz					9·10	7·83	1·27			
				Teplitz					8·86	7·59	1·27			
				Triebschitz					9·10	8·09	1·01			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					8·38	7·11	1·27			
				Ullersdorf					9·02	7·75	1·27			
				Bilin k.k.St.B.					9·10	7·91	1·19			
				Trupschitz					9·10	8·68	0·42			

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante		80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. **Wien, 11. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. November 1897, Z. 17.667/IV, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche österreichische und gemeinsame Eisenbahn-Verwaltungen betreffend die gemeinverständliche Bezeichnung der Züge in den officiellen Zeitungsnotizen über Unfälle.

In den Kreisen des Publicums ist es — nicht mit Unrecht — wiederholt beklagt worden, dass in den Verlautbarungen über Unfälle häufig nur die Nummer des betreffenden Zuges angegeben ist, wodurch insofern leicht Beunruhigung erzeugt wird, als sich die Leser der betreffenden Mittheilung nach der Zugsnummer allein nicht leicht darüber orientiren können, ob nicht allenfalls ihnen nahestehende Personen durch den mitgetheilten Fall betroffen worden sein können.

Aus diesem Anlasse ist im Interesse einer rascheren Orientirung zu veranlassen, dass künftighin in den zur Verlautbarung in Zeitungen bestimmten Mittheilungen über Betriebsereignisse die betreffenden Züge nicht nur durch Anführung ihrer Nummer, sondern je nach Umständen auch noch durch die Angabe der Ausgangs-, bezw. Ziel- oder einer bedeutenderen Unterwegsstation unter Beifügung ihrer Abfahrts-, bezw. Ankunftszeit in der bezüglichen Station gekennzeichnet werden.

Wien, am 12. November 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Pichler m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz in die Stadt einerseits und zu den Ziegelöfen bei Freihöfen andererseits.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Wenzel Formanek in Königgrätz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 ex 1894) auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit den Erlässen vom 23. April und 9. October 1895, ZZ. 20.605 und 58.357, vom 4. April, 26. October 1896 und 7. Mai 1897, ZZ. 2796/I, 11.223/I, dann 6665/I (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai, Nr. 132 vom 12. November 1895, Nr. 50 vom 5. Mai und Nr. 132 vom 17. November 1896, ferner Nr. 65 vom 5. Juni 1897), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens, andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 15. November 1897. Z. 17.036/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zwölfmalgreien nach Gries bis zum Hotel „Austria".

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen in Budapest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zwölfmalgreien durch Bozen, und zwar durch die Viertel Zollstange, Bahnhofstrasse über den Johann-, Pfarr- und Dominikanerplatz, dann durch die Spitalgasse über die Talferbrücke nach Gries bis zum Hotel „Austria" im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. November 1897. Z. 16.914/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Podgórze-Płaszów nach Wieliczka

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Podgórze-Płaszów der k. k. Staatsbahnen nach Wieliczka im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. November 1897. Z. 16.715/I.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 31. October 1897 *) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des k. k. Nebenzollamtes Altwarnsdorf.

Das Nebenzollamt II. Classe Altwarnsdorf wird zur Eingangsverzollung von Baumwollgarnen der T.-Nr. 124 a), b), c), 124 (bis) a), b), c), d) und 125 a), b), c), von Baumwollwaaren der T.-Nr. 128 in 131, sowie von wollenen Webewaaren der T.-Nr. 158 a), b) und c) [ohne Anmerkung], und zwar aller dieser Waaren in Mengen bis 5 kg, ferner von Salzsäure der T.-Nr. 320 bis 500 kg ermächtigt.

Biliński m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 23. November 1897 **) betreffend die Errichtung eines österreichischen Nebenzollamtes I. Classe in Hammerau in Bayern.

In Hammerau in Bayern wurde ein österreichisches Nebenzollamt I. Classe errichtet und mit dem dortigen königlich bayerischen Nebenzollamt vereinigt.

Dieses Amt hat seine Thätigkeit am 1. November 1897 begonnen.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. November 1897, Z. 18.216/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Von dem kaiserlichen Ministerium der Verkehrsanstalten, Eisenbahn-Departement, in St. Petersburg ist mit Note vom 3./15. November 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugegangen, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, am 1. Jänner 1897 als Nr. 16 unter der Bezeichnung „Rybinsker Eisenbahn (mit der schmalspurigen Eisenbahn von Nowgorod)" eingetragene Bahn seit dem 15./27. Juli 1897 die Benennung Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn erhalten hat und dass die Liste in diesem Sinne geändert werden soll.

Dieser Mittheilung gemäss hat das Centralamt in der Eisenbahnliste die bisher unter

Russland.

B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

als 16. enthaltene Bezeichnung gestrichen und dafür eingetragen:

16. Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.

Hievon hat das genannte Centralamt den Vertragsstaaten gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. November 1897 Kenntniss gegeben.

Wien, am 30. November 1897.

---

*) Enthalten in dem am 30. November 1897 ausgegebenen CIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 262.

**) Enthalten in dem am 30. November 1897 ausgegebenen CIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 266.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates October 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates October 1897 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. October	Verbleiben im Baue am 1. November
A. Hauptbahnen:			
Marienbad-Karlsbad	52·4	51·8	51·8
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	43·0	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vororteliniе der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summe der Hauptbahnen	175·6	158·2	158·2
B. Local (Klein) bahnen:			
Rakonitz-Petschau sammt Flügel Protiwitz-Buchau	104·9	36·0	36·0
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	4·0
Neue Bukowinaer Localbahnen:			
a) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
b) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
c) Lužan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Pinzgauer Localb. (Zell am See-Krimml)	53·0	53·0	53·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	44·2	44·2
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Pielachthalbahn:			
(St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach)	30·0	30·0	30·0
Obergrafendorf-Mank	18·0	18·0	18·0
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·2	2·9	2·9
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	1·0	1·0
Lupków-Cisna	27·1	27·1	27·1
Polička-Skuč	33·0	33·0	—
Ybbsthalb. Gross-Hollenstein—Kienberg	45·0	45·0	45·0
Beraun-Koněprus-Königshof	13·0	13·0	13·0
Graz-Maria Trost-Fölling	6·9	6·9	6·9
Friauler Eisenbahn Cervignano-Landesgrenze	2·7	2·7	—
Mauthausen-Grein	31·1	31·1	31·1
Kuttenthal—Unter-Cetno	8·7	8·7	—
Petrowitz-Karwin	11·2	10·0	11·2
Prager elektrische Bahnen (Spalenagasse—Purkyněplatz)	14·2	1·9	1·9
Wolframs-Teltsch	23·9	23·9	23·9
Sedlitz-Tschischkowitz	33·3	—	33·3
Deutschbrod-Saar	31·0	—	31·0
Rakonitz-Mlatz	41·0	—	41·0
Neuhof-Weseritz	24·3	—	24·3
Ostgalizische Localbahnen:			
Hadynkowce - Iwanie puste sammt Flügel Teresin-Skała	73·2	73·2	73·2
Czortków-Zaleszczyki	52·5	7·8	7·8
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	0·5	0·5
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summe der Local (Klein) bahnen	1006·3	656·2	732·6

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahnen Sedlitz - Tschischkowitz 33·3 km, Deutschbrod - Saar 31·0 km, Rakonitz-Mlatz 41·0 km und Neuhof-Weseritz 24·3 km, ferner durch die Richtigstellung der Baustrecke der Localbahn Petrowitz-Karwin von 10·0 km auf 11·2 km 1·2 km, zusammen 130·3 km zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Strecke Vratno-Lobes—Unter-Cetno der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno, welche am 18. October eröffnet wurde, 10·0 km, dann durch die Eröffnung der Localbahnen Polička-Skutsch am 6. October 33·0 km und Kuttenthal—Unter-Cetno am 18. October 8·7 km, schliesslich durch die am 18. October erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Cervignano—Landesgrenze der Friauler Eisenbahn 2·7 km, zusammen 54·4 km abgefallen.

Es verblieben somit am Schlusse des Monates October 158·2 km Hauptbahnen und 732·6 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung. Ferner ist noch zu bemerken, dass von der Localbahn Rakonitz-Petschau mit Flügel Protiwitz-Buchau die Strecke Luditz—Petschau im Baue ist, während die übrigen Strecken seit 27. Juni eröffnet sind, dann dass auf der elektrischen Bahn (Prag) Smichov-Košiř, deren übrige Strecken am 12. Juni eröffnet wurden, vorläufig die Bauarbeiten eingestellt sind, und schliesslich dass am 1. November die Eröffnung der Localbahn Neuhaus-Neubistritz stattfand.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Halicz—Ostrów [Tarnopol]: Reconstruction der Feldwegunterführung in 98·030 km: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Reconstruction der Feldwegunterführung in 98·030 km der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath, Bezirkshauptmann Dionysius Ritter von Zawadzki betraut. [E.-M.-Z. 18.444/IV.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Varianten km 0·0—3·8, 13·3—15·0, 32·3—33·5, 38·2—39·8, 45·0—53·4: (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der projectirten Varianten km 0·0—3·8, 13·3—15·0, 32·3—33·5, 38·2—39·8, 45·0—53·4 der Localbahn Trzebinia-Skawce auf den 16. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 18.481/I.]

Projectirte Localbahnen Budin-Doxan, Charwatetz-Hospozin und Perutz-Hrdly. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vorgelegten Projectes für eine normalspurige Flügelbahn von der im Zuge der projectirten Localbahn Jensowitz-Libochowitz vorgesehenen Station Budin zur Zuckerfabrik in Doxan, weiters rücksichtlich des generellen Projectes für eine normalspurige Zweigbahn von der Projectsstation Charwatetz der erwähnten Localbahn Jensowitz-Libochowitz nach Hospozin, endlich für die projectirte normalspurige Localbahn von Perutz nach Hrdly die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 18.569/I.]

Projectirte Localbahn Auřinowes - Kauřim. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Friedrich Kaše, Bürgermeister der Stadt Schwarz-Kosteletz, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Auřinowes der Staatsbahnlinie Gmünd—Prag über Skworetz und Schwarz-Kosteletz zur Station Kauřim der Localbahn Peček (Kauřim)—Gross-Bečwar der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 13. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 18.204/I.]

Wiener Localbahnen. (Strecke Guntramsdorf—Baden sammt Abzweigung zur Station Traiskirchen der Aspangbahn: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Detailprojectes der Localbahnstrecke Guntramsdorf—Baden und der zugehörigen, zur Station Traiskirchen der Aspangbahn führenden Zweiglinie die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Erörterung der Stationsfragen und die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 15. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 18.410/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bruck a. L.: Erweiterung der Station Götzendorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für das Project der Erweiterung der Station Götzendorf der Linie Wien—Bruck a. L. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.099/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

4. December. In Folge Schneeverwehungen ist der Gesammtverkehr auf der Strecke Tarvis—Pontafel und auf der italienischen Anschlusstrasse eingestellt. Wiederaufnahme unbestimmt. Schneefall anhaltend.

6. December. Wegen Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr auf den Strecken Villach—Pontafel, Tarvis—Lees-Veldes und Arnoldstein—Hermagor bis auf Weiteres eingestellt. Die Güteraufnahme für die unterbrochenen Strecken ist sistirt. Gütersendungen nach Italien werden über die Hilfsroute Glandorf — Klagenfurt — Leoben — Marburg — Nabresina geleitet. Der Verkehr der Luxuszüge 107, 1007, 108, 1008, sowie die Beigabe des Schlafwagens zum Zug 101 wurde gleichfalls bis auf Weiteres eingestellt.

Am 6. December wurde in der Strecke Pontafel—Villach und am 7. December in der Strecke Tarvis—Laibach der Personenverkehr wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

4. December: Wegen Schneeverwehung wurde der Güterverkehr auf der Südbahnstrecke Villach—Lienz bis auf Weiteres eingestellt.

5. December. Wegen andauernd starken Schneefalles wurde in der Strecke Lienz—Niederdorf der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Sachsen. (Tarifirung von Mehl und Mühlenfabrikaten.) Die Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen hat, wie gemeldet wird, die Dresdener Handels- und Gewerbekammer um ein Gutachten über die Anträge auf Erhöhung der Eisenbahnfracht für Mehl und Mühlenfabrikate ersucht. Die Kammer befragte daraufhin eine grössere Anzahl von Mühlen, Bäckereien, Getreide- und Mehlhändler des Bezirkes, von denen 15 Antworten eingingen. Auf Grund der Antworten, von denen sich nur zwei für Erhöhung aussprachen, wurde der Generaldirection berichtet, dass zwar eine höhere Fracht auf das Fabrikat (Mehl u. s. w.) als auf den Rohstoff (Getreide) grundsätzlich berechtigt erscheine, dass sich die bisherige Gleichtarifirung indessen schon seit langer Zeit als praktisch erwiesen habe, eine Aenderung also nicht wünschenswerth und auch wegen ihrer Folgen gefährlich sei. Weiter über eine Frachtermässigung für landwirthschaftliche Futtermittel befragt, sprach sich die Kammer gegen eine solche aus, weil dies die Mühlenindustrie sowohl wie die Landwirthschaft schädigen würde. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Eisenbahn Solmona-Isernia und Rocchetta Melfi-Potenza.) Durch die jüngst erfolgte Eröffnung der Strecken Cansano—Isernia und Rionera—Potenza erscheinen die zwei Linien der Abruzzen und der Basilicata: Solmona—Isernia und Rocchetta Melfi—Potenza, fertiggestellt. Die Strecke Cansano—Isernia der Linie Solmona—Isernia misst 102·163 km. Die Kosten dieser Strecken betrugen einschliesslich der Ausrüstung und des rollenden Materials 67 Millionen. Ungeachtet der verschiedenen Kunstobjecte und der zahlreichen Tunnels sind die Arbeiten regelmässig abgewickelt und termingerecht fertiggestellt worden. Nach der Station Cansano zieht sich die Strecke nordwärts von Colle Castelletta und sohin mittelst eines 1209 m langen Tunnels im Halbkreise durch den Dirupoberg bis zur Station Campodigione. An den Abhängen der Serra Carpineto führt sie sohin durch mehrere Tunnels, von welchen der längste, „Maiella“, 2485·08 m lang, in die Ebene von Santa Chiara, wo sich die Station Palena befindet. Längs der Nationalstrasse laufend, erreicht sie dann die Station Rivisondoli-Pescostanzo, durchschneidet mittelst Tunnels den Colle del Macello, übersetzt die Nationalstrasse mit einem grossen Viaducte und zieht sich zu Füssen der Berge Arazeca, Spino Rotondo und Morone, oberhalb des Castel di Sangro, abwärts, um nach 13 Tunnels in der Gesammtlänge von 6502 m zur Haltestelle S. Ilario Sangro zu gelangen. Hierauf übersetzt sie den Fluss Sangro, unterfährt die Provinzialstrasse und erreicht die Station Alfedena Scontrone. Von hier läuft sie parallel mit der Provinzialstrasse bis zu dem Punkte, wo sie in die Abruzzenstrasse einmündet und wo sich die Haltestelle Montenero-Valcocchiara befindet, übersetzt neuerdings die Provinzialstrasse, läuft längs des Sangroflusses bis zur Station Castel di Sangro, von wo sie das Thal Passartano hinansteigt, die Bocca di Forli berührt, den Appennin unter dem Berge Pagano mit einem 3109·72 m langen Tunnel unterfährt und auf dem Hochplateau von S. Pietro Avellana die Station gleichen Namens erreicht, woselbst der Vandrafluss entspringt, an dessen linkem Ufer sie sich rings um den Berg Monte di Mezzo entwickelt und nach Durchschneidung des Geländes von Correto und Pagliarone im Thale des Colle Taverna die Haltestelle Vastogirardi vorfindet. Nach neuerlicher Durchschneidung des Appennins bei Sella di Pescolacroce mit einem 167·72 m langen Tunnel neigt sich die Linie bis zur Station Carovilli, um sohin zwischen dem Flusse Trigno und der Provinzialstrasse zur Station Pescolanciano zu führen, wonach zum dritten Mal mit einem Tunnel von 2175·15 m den Appennin unter dem Berge Totila durchquert und auf der Mittelmeerseite die Station Sessano und sohin nach Zurücklegung von 4 km oberhalb der Provinzialstrasse die Station Carpinone der Linie Isernia—Campobasso erreicht wird. Nunmehr wendet sich die Linie abwärts gegen die Ebene von Carpinone zur Haltestelle Pettoranello und nach Uebersetzung der Provinzialstrasse zur Haltestelle Pesche und mündet schliesslich nach Umfahrung des Colle Belfiori in die Station Isernia. Die Strecke hat 143 Curven mit einem Radius von 250—3000 m und mit einer Gesammtentwicklung von 40.187·49 m. Die Maximalsteigung beträgt 28 Permille. Die Station Cansano befindet sich 947·13 m, jene von Isernia 472·40 m ober dem Meeresspiegel. Die Strecke zählt 354 Kunstobjecte und 48 Tunnels, von welchen der kürzeste 36·15 m, der längste (Monte Pagano) 3109·72 m lang ist; ferner 96 Wächterhäuser, 11 Stationen und 5 Haltestellen. Die Ausrüstung besteht aus 12 m langen Stahlschienen.

Die Strecke Rionero—Potenza der Linie Rocchetta Melfi—Potenza, welche eigentlich erst am 5. September 1898 dem öffentlichen Verkehre hätte übergeben werden sollen, dank der Thatkraft der Italienischen Südbahn aber schon um ein Jahr früher eröffnet werden konnte, ist 69·053 km lang. Die Kosten dieser Linie, welche auf 39.610.006 Lire veranschlagt worden waren, erreichten, abgesehen von den mittleren kilometrischen Kosten für Ausrüstung und rollendes Materiale im Betrage von 30.000 Lire, die Höhe von circa 42 Millionen. Von der Station Rionero ausgehend, entwickelt sich die Strecke am rechten Ufer der Atella und erreicht die Spina-Ebene, wo sich die Haltestelle Forenza befindet, unterfährt mittelst Tunnels die Hügel von Agromonte, Pietramartelluzza und Ceraso, überschreitet den Sattel von Pumara, 788·82 m hoch, um dann in das Salicethal abzusteigen, wo nächst der Provinzialstrasse von Potenza die Station Castel Lagopesole errichtet wurde. Längs dieser Provinzialstrasse führt die Strecke bis zum Berge Quattrocchi und sohin östlich vom Berge S. Angelo in das Tierathal. Hier befindet sich der Appennintunnel, 3420 m, der längste auf der ganzen Strecke. Von der Station Avigliano weg neigt sich die Strecke 4 km lang gegen den Riviscofluss und steigt sohin, sich nach links wendend, den Berg Pietracolpa hinan, den sie mit einem Tunnel von 1919·76 m Länge durchfährt, um in die sogenannte Macchia Romana zu münden und östlich vom Santa Maria-Sattel die Station Potenza Superiore zu erreichen. Sohin führt die Strecke abwärts in das Busentothal und schliesst in der Station Potenza der Eisenbahn Neapel-Metaponte ab. Sie enthält 64 Curven in der Gesammtlänge von 19.770·55 m mit einem Radius von 250—3000 m. Die Maximalsteigung beträgt 25 Permille. Von der Station Rionero, 641·50 m ober dem Meeresspiegel, steigt die Strecke bis zu einer Höhe von 799 m. Zwischen Rionera und Potenza befinden sich 151 Kunstobjecte, 17 Tunnels in der Gesammtlänge von 10.135·80 m, wovon die hervorragendsten: Quattrocchi 1827·24, Pietracolpa 1919·76 und Appennin 3320·03 m; ferner 42 Wächterhäuser und 14 Niveau-Uebersetzungen.

Der Bau der mit dem Gesetze vom 20. Juli 1888 concessionirten Linien erscheint hiemit abgeschlossen, und erübrigen nur noch die mit dem Gesetze vom 2. Juli 1896 genehmigten, bereits in Angriff genommenen Strecken Boiano—Cantalupo, 8·557 km, und Cantalupo—Carpinone, 8·262 km, der Linie Isernia—Campobasso, deren Eröffnung auf den 1. Jänner 1899, bezw. 1. Jänner 1903 festgesetzt wurde.

Frankreich. (Gesetzliche Vorschriften, die Concessionirung des Automobilbetriebes im öffentlichen Verkehr betreffend.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch welchen der Concessionirungsmodus für solche Strassenfuhrwerke mit Automobilbetrieb präcisirt werden soll, die als öffentliches Verkehrsmittel in Betrieb gesetzt werden. Die Hauptpunktationen dieses Entwurfes sind:

1. Der Concessionswerber für den Betrieb von Automobilfuhrwerken, die zum Transporte von Personen oder Waaren auf öffentlichen Strassen bestimmt sind, hat, falls die Betriebssphäre sich auf nur ein Departement beschränkt, vorerst die

Genehmigung des Präfecten, falls sie sich aber auf zwei oder mehrere Departements ausdehnt, jene des Ministers für öffentliche Arbeiten nachzusuchen.

2. In dem Gesuche um Concessionsertheilung ist:

a) die Trasse der zu befahrenden Linien;

b) das Gewicht des vollständig ausgerüsteten und besetzten Wagen, sowie die Belastung jeder einzelnen Achse (Raddruck);

c) die Zusammenstellung des Trains und die Länge desselben;

d) die Anzahl der per Train verwendeten Verkehrsorgane anzugeben.

3. Das vorschriftsmässig verfasste und instruirte Gesuch wird bei Benützung von Hauptstrassen dem Gremium der „Ingenieurs des Ponts et Chaussées" und, falls auch Vicinalstrassen befahren werden sollen, der technischen Localbehörde vorgelegt, welche die den Betrieb erforderlichen Strassenzüge bestimmen, sowie auch die Tragfähigkeit der innerhalb dieser gelegenen Brückenobjecte etc. prüfen wird. Wenn diese Fragen in befriedigendem Sinne gelöst sind, ertheilt der Präfect die Bewilligung zum Betriebe, oder legt den Act der Entscheidung des Ministers in dem Falle vor, wenn der Verkehr auf mehrere Departements ausgegehnt werden sollte.

4. Den Concessionswerbern steht im Falle der Ablehnung von Seiten des Präfecten der Recurs an den Minister offen.

5. Die Concessionswerber haben jene Vorsichtsmassregeln anzugeben, durch welche sie den Verkehr der Automobils über schwebende Brücken (Ketten- oder Drahtseilbrücken) und sonstige Kunstobjecte sichern zu können glauben.

— (Verkehr von Automobilfuhrwerken im Departement de la Seine-Inféreure.) Dem Journal „Les Sports" zufolge hat sich im Departement de la Seine-Inférieure eine Actiengesellschaft unter der Firma: „Compagnie Departements d'Automobils" gebildet. Diese hat die Errichtung von vorläufig drei Linien, und zwar: 1. zur Herstellung einer Verbindung zwischen der Nordbahn und den Städten d'Eu und d'Ault; 2. zwischen Ault und Mers; 3. zwischen Tréport und Cayeux-sur-Mer, beschlossen. Eine vierte Linie wird ausschliesslich für den Güterverkehr zwischen Ault und Moinecourt, eine fünfte schliesslich, welche das Durentthal in seiner Gesammtlänge durchschneiden wird, zwischen Yvetot und Venlettes activirt werden. Es werden kurze Züge, theils aus Personen- und Güterwagen, theils nur aus Güterwagen bestehend, in Verkehr gesetzt werden, zu deren Betrieb Dampfmotoren neuartiger Construction in Verwendung kommen.

— (Activirung eines regelmässigen Verkehrs von Automobilwagen zwischen Melun und Meaux.) Wie die Zeitschrift „Vèlo" berichtet, hat die Direction der „Compagnie Générale des Omnibus Automobils" die Inaugurirung eines regelmässigen Omnibusverkehrs im Almontthale beschlossen. Die Wagen werden vom Bahnhofplatze der Station Melun aus mit Berührung von Saint-Germain-Laxis, Guignes und Chammes bis Marles täglich viermal, und zwar mit einer dreistündigen Fahrzeit verkehren. Sie sollen für 20 Personen und deren Reisegepäck eingerichtet und mit Dampfkraft betrieben werden.

— (Pariser Untergrundbahn: Bericht des Prüfungscomité.) Der Vorsitzende des von der Regierung eingesetzten Comité, welches mit der Prüfung der Projects-Elaborate über die Trasse und der Ausführungsmodus der projectirten Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain" betraut war (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, 45, 102 und 118), Ingenieur le Chatellier, Chef des Pariser Strasseneisenbahn-Inspectorates, hat dem Ministerium seinen Bericht über die Gemeinnützigkeit dieses Projectes vorgelegt. Dieser lautet im Allgemeinen zu Gunsten des technischen und volkswirthschaftlichen Werthes des Elaborates, hebt jedoch hervor, dass die Abänderung der beantragten Spurweite (0·80—1·00 m) auf Normalspurweite insbesondere deshalb wünschenswerth wäre, um den wechselseitigen Uebergang der Wagen der anschliessenden Strasseneisenbahnen und jenen der Untergrundbahn zu ermöglichen.

— (Ministerialerlass, polizeiliche Präventivmassregeln gegen Diebstähle in den Eisenbahnstationen betreffend.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern einen an sämmtliche Bahnanstalten gerichteten Erlass ergehen lassen, in welchem diese aufgefordert werden, in Fällen der Wahrnehmung von Diebstählen, welche im Bereiche von Bahnhöfen verübt wurden, sofort die Intervention des dem Bahnhofe zunächst liegenden Polizeicommissariates zu veranlassen, da der Zeitverlust, der mit der Einleitung des ordentlichen Verfahrens verbunden ist, die Verwischung der Spuren des Verbrechens begünstigt.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten einer zwischen Cagnes und Menton projectirten Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb.) Das „Journal officiel" verlautbart die Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten einer zwischen Cagnes und dem Curorte Menton projectirten Strasseneisenbahn mit Motorenbetrieb. Die Concession zum Bau und Betrieb dieser Linie wurde der Direction der Tramway von Nizza und dem Küstengebiete (Riviera) ertheilt. Als Betriebsmotor für den Personenverkehr ist im Bereiche der Hauptlinie die elektrische Kraft in Anwendung zu bringen, während für den Frachtentransport auch die Verwendung von derart construirten Dampflocomotiven zulässig ist, die in Combination mit dem elektrischen Motor bei der Durchfahrt durch Ortschaften die temporärer Ausschaltung des Dampfbetriebes zulassen und so die belästigende Rauchentwicklung und das Maschinengeräusch zu vermeiden ermöglichen. Die Maximallänge der aus nicht mehr als sechs Wagen zusammengestellten Personenzüge ist mit 30 m, jene der Lastzüge mit 60 m bemessen. Nach Vollendung der Hauptlinie ist von der zukünftigen Zwischenstation Contes eine diese mit Nizza verbindende Flügelbahn zu erbauen. Bezüglich letzterer Linie sind mit den anschliessenden Strassenbahnen derartige Verträge abzuschliessen, dass die Zulässigkeit des wechselseitigen Ueberganges von Zügen und einzelnen Wagen ohne Bezahlung von Péagegebühren sichergestellt werde.

Schweiz. (Verstaatlichungsaction der im Privatbesitze befindlichen Eisenbahnen. Die schweizerische Bundesversammlung hat während der vierwöchentlichen Session das Rückkaufsgesetz betreffend die fünf schweizerischen Hauptbahnen angenommen. Der Nationalrath acceptirte dasselbe mit 98 gegen 29, der Ständerath mit 25 gegen 17 Stimmen. Der Bundesrath ist in den Besitz ausgedehnter Vollmachten gesetzt worden; er hat das Recht, die General-Direction und die Kreis-Directoren zu wählen, in den 55köpfigen Verwaltungsrath 25 Mitglieder zu ernennen, während die 25 Cantone nur 25 Mitglieder und die Eisenbahnräthe nur 5 Mitglieder desselben zu wählen haben. Auch bezüglich des Ankaufes von Nebenbahnen wurde der Bundesversammlung unbeschränkte Vollmacht ertheilt, indem gegen diese Einbeziehung der Privatbahnen in das Staatseigenthum das Volksveto nicht zulässig ist. Der Rückkauf der fünf Hauptbahnen wird den Bund mit einer Eisenbahnschuld von etwa einer Milliarde Francs belasten, wogegen Staatsobligationen zu 3 Percent ausgegeben werden sollen. Die Ankaufskosten der in Aussicht genommenen Nebenbahnen belaufen sich nach vorläufiger Schätzung auf circa 70 Millionen Francs.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3202 T. Gehalt ist am 20. September 1897 mit 40 Passagieren und 3365 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen, Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 51 Colli Esswaaren, 10 Colli Thierhaare, 36 Colli Kaffee, 8 Colli Manufacte. 26 Colli Spiritus, 22 Colli Zündwaaren, 1217 Stück verschiedene Hölzer; nach Suez 13 Colli Bier, 10 Colli Esswaaren, 9 Colli Spiritus, 219 Colli Zucker, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 24 Colli Seife, 8 Colli Papier, 45 Colli Erdwachs, 4 Colli Manufacte, 8 Colli Steingut; nach Rangoon 14 Colli Papier, 5 Colli Knöpfe, 8 eiserne Cassen, 15 Colli Baumwollwaaren, 39 Colli Garn, 141 Colli Metallwaaren, 8 Colli Holzwaaren, 17 Colli Uhren, 15 Colli Glasperlen, 25 Colli Wein; nach Soerabaya 27 Colli Seife, 2 Colli Mützen, 271 Colli Erdwachs, 10 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacte, 14 Colli Metallwaaren, 60 Colli Spiritus, 15 Colli Wein; nach Aden 10 Colli Papier, 5 Colli Spielkarten, 4 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Garn, 25 Colli Mehl, 22 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glasperlen, 18 Colli Glaswaaren, 117 Colli Zucker, 8050 Stück verschiedene Hölzer; nach Gedda 2 Colli Manufacte; nach Zanzibar 4 Colli Mützen, 54 Colli Bier, 13 Colli Papier, 4 Colli Spielkarten, 120 Colli Mehl, 10 Colli Medicamente, 12 Colli Seife, 20 Colli Spiritus; nach Hodeidah 15 Colli Garn, 42 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen, 36 Colli Porzellan, 50 Colli Zündwaaren; nach Delagoa-Bai 7 Colli Esswaaren, 40 Colli Mehl, 15 Colli Glasperlen, 15 Colli Medicamente, 30 Colli Oel; nach Durban 18 Colli Metallwaaren, 60 Colli Quecksilber; nach Bushire 2 Colli Manufacte, 18 Colli Glaswaaren, 75 Colli Zucker, 30 Colli Zündwaaren; nach Bombay 3 Colli Mützen, 46 Colli Knöpfe, 963 Colli Papier, 4 eiserne Cassen, 53 Colli Spielkarten, 187 Colli Farben, 33 Colli Esswaaren, 73 Colli Kurzwaaren, 562 Colli

Baumwollwaaren, 12 Colli Garn, 8 Colli Musikinstrumente, 44 Colli Lampen, 149 Colli Manufacte, 1196 Colli Oel, 19 Colli Holzwaaren, 356 Colli Metallwaaren, 75 Colli Quecksilber, 12 Colli Uhren, 29 Colli Glasperlen, 6 Colli Porzellan, 18 Colli Seife, 168 Colli Glaswaaren, 14.250 Colli Zucker, 32 Colli Steingut, 9308 Stück Bretter; nach Massaua 230 Colli Bier, 18 eiserne Cassen, 150 Colli Cement, 38 Colli Metallwaaren, 14 Colli Glasperlen, 191 Colli Spiritus, 340 Colli Zucker, 1300 Stück Staffeln, 308 Colli Heu, 500 Colli Gerste; nach Karachi 16 Colli Knöpfe, 151 Colli Papier, 11 Colli Kurzwaaren, 171 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Garn, 143 Colli Metallwaaren, 20 Colli Holzwaaren, 12 Colli Möbel, 17 Colli Manufacte, 17 Colli Glasperlen, 5050 Colli Zucker; nach Bassorah 25 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 15 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Manufacte, 41 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 12 Glaswaaren; nach Bagdad 10 Colli Papier, 7 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Leder, 5 Colli Liqueur, 18 Colli Manufacte, 15 Colli Metallwaaren; nach Bunder-Abbas 20 Colli Glaswaaren, 300 Colli Zucker; nach Colombo 8492 Stück Bretter, 40 Colli Zucker; nach Penang 56 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garn, 2 Colli Manufacte, 17 Colli Lederwaaren, 200 Colli Zucker; nach Calcutta 37 Colli Spielkarten, 26 Colli Mehl, 50 Colli Quecksilber; nach Singapore 20 Colli Bier, 60 Colli Erdwachs, 257 Colli Papier, 24 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Mehl, 29 Colli Garn, 331 Colli Cement, 7 Colli Manufacte, 69 Colli Metallwaaren; nach Batavia 1 Collo Mützen, 20 Colli Esswaaren, 44 Colli Garn, 3 Colli Knöpfe; nach Bangkok 10 Colli Garn, 2 Colli Manufacte, 16 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 5 Colli Erdwachs; nach Pekalongan 16 Colli Metallwaaren, 20 Colli Erdwachs; nach Amboina 10 Colli Metallwaaren, 35 Colli Mehl; nach Hongkong 190 Colli Stahl, 5 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Papier, 5 Colli Manufacte; nach Shanghai 50 Colli Bier, 8 Colli Kurzwaaren, 20 Colli Metallwaaren, 6 Colli Parfums, 4 Colli Knöpfe; nach Kobe 46 Colli Stahl, 143 Colli Papier, 17 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Holzwaaren; nach Yokohama 39 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Seife, 3 Colli Uhren, 21 Colli Kurzwaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 1,071.768 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Firma-Protokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. November die Firma:

„Localbahn Stramberg-Wernsdorf"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 2. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 149, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Juli 1897, Z. 20.225, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes ddto. Wien, 6. September 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist:

a) die Erwerbung der bereits ausgeführten und in Betrieb gesetzten Localbahn von Stramberg nach Wernsdorf, sowie der Betrieb derselben sowohl für den Personen- als Gütertransport auf eigene Rechnung.

b) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen niederer Ordnung, insbesondere in Stramberg und Umgebung, deren Concession von der Gesellschaft in der Folge erworben werden wird, sowie von Schleppbahnen, insoweit die Errichtung solcher Schleppbahnen von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt werden wird;

c) die Production, der Handel mit und der Vertrieb von Kalk, Kalkstein, Schotter und Kohle, insoweit die vorgedachten Geschäfte mit den der Gesellschaft concessionirten Eisenbahnunternehmungen in unmittelbarer Verbindung stehen;

d) der Betrieb des Speditions- und Frachtengeschäftes im Zusammenhange mit dem auf den Linien der Gesellschaft in Aussicht genommenen Gütertransporte; die oben sub c) und d) bezeichneten Zwecke vorbehaltlich der Erwirkung der hiezu erforderlichen besonderen Berechtigungen.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die derselben concessionirten Eisenbahnen, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concessionen oder in Folge Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt 520.000 fl. ö. W., resp. 1,040.000 Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, zerlegt in 2600 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Actien à 200 fl., resp. 400 Kronen. Die Actien lauten auf den Ueberbringer und sind untheilbar. Eine Erhöhung des Actiencapitales über den Betrag von 520.000 fl., resp. 1,040.000 Kronen für Zwecke der Erweiterung der gesellschaftlichen Unternehmung, sowie im Falle, dass Neubauten oder die Vermehrung der Betriebseinrichtungen nothwendig werden, bleibt der Beschlussfassung der Generalversammlung vorbehalten, und ist hiezu die staatliche Genehmigung erforderlich.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; derselbe besteht aus wenigstens fünf und höchstens neun Mitgliedern, von denen die Mehrheit die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben muss. Der Verwaltungsrath wird aus der Zahl der Actionäre von der ordentlichen Generalversammlung durch absolute Majorität auf vier Jahre gewählt. Für die erste Wahlperiode werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes ausnahmsweise von der constituirenden Versammlung gewählt. Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer kann dessen Stelle bis zu der durch die nächste ordentliche Generalversammlung zu vollziehenden definitiven Wahl von Seiten des Verwaltungsrathes provisorisch besetzt werden. Ist die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken, so sind die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes zu einer provisorischen Besetzung der erledigten Stelle verpflichtet.

Bei der constituirenden Versammlung wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt: Wilhelm Ritter v. Lindheim, kgl. rumänischer Generalconsul in Wien, Dr. Carl Freiherr v. Offermann, Grossindustrieller in Brünn, Wilhelm Rauscher, kaiserl. Rath und Centralinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, Carl Ströhler, Eisenbahn-Director in Berlin, Hermann Arnold, Director der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wien, Josef Saliger, Oberingenieur in Wien, und Carl Griebl, Baurath in Berlin.

7. Die Firma wird in der Art gezeichnet, dass den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worten „Localbahn Stramberg-Wernsdorf" collectiv entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Gesellschaftsbeamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Unterschrift beisetzen.

8. Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung."

Ferner wurde die Firma:

„Localbahn Saitz-Czeicz-Göding"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 21. August 1896, R.-G.-Bl. Nr. 165, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Juli 1897, Z. 23.103, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 6. September 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist:

a) die Erwerbung der bereits ausgeführten und in Betrieb gesetzten Localbahn von Saitz nach Göding, sowie der Betrieb derselben sowohl für den Personen- als Gütertransport auf eigene Rechnung;

b) der eventuelle Bau und Betrieb der Flügelbahn zu den Kohlenwerken nach Dubňan, dann der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen niederer Ordnung, insbesondere von Kleinbahnen (Strassenbahnen mit elektrischer Kraft oder anderen Motoren betriebenen Bahnen oder Dampftramways), deren Concession von der Gesellschaft in der Folge erworben werden wird, sowie von Schleppbahnen zu einzelnen industriellen Etablissements, insoweit die Errichtung solcher Schleppbahnen von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt werden wird;

c) die Erwerbung und Herstellung, bezw. der Betrieb von Villen-, Hotels- und Restaurationsanlagen, insoweit dieselben in Ortschaften gelegen sind, welche die gesellschaftlichen Bahnlinien berühren und diese Unternehmungen zur Förderung der in den Absätzen a) und b) bezeichneten Zwecke der Gesellschaft geeignet sind, sowie der Betrieb von Stell- und Lohnfuhrwerks-Unternehmungen, insofern dieselben zur Vergrösserung oder Erleichterung des Verkehres auf den von der Gesellschaft betriebenen Bahnen dienen;

d) der Betrieb des Speditions- und Frachtengeschäftes im Zusammenhange mit dem auf den Linien der Gesellschaft in Aussicht genommenen Gütertransporte; die oben sub c) und d) bezeichneten Zwecke vorbehaltlich der Erwirkung der hiezu erforderlichen besonderen Berechtigungen.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der ihr gehörigen Eisenbahnen, insofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder in Folge Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt 2,000.000 fl., resp., 4,000.000 Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, zerlegt in 6000 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Prioritätsactien à 200 fl., resp. 400 Kronen, im Betrage von 1,200 000 fl., resp. 2,400.000 Kronen, und in 4000 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Stammactien à 200 fl., resp. 400 Kronen im Betrage von 800.000 fl., resp. 1,600.000 Kronen. Die Gesellschaft ist berechtigt, dieses Actiencapital für Zwecke der Erweiterung der gesellschaftlichen Unternehmungen, sowie im Falle, dass Neubauten oder die Vermehrung der Betriebseinrichtungen nothwendig werden, jederzeit über Beschluss der Generalversammlung und in Gemässheit desselben mit staatlicher Genehmigung durch Ausgabe neuer Actien zu erhöhen.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; derselbe besteht aus mindestens fünf und höchstens neun Mitgliedern, von denen die Mehrheit die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben muss. Der Verwaltungsrath wird aus der Zahl der Actionäre von der ordentlichen Generalversammlung durch absolute Majorität auf vier Jahre gewählt. Für die erste Wahlperiode werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes ausnahmsweise von der constituirenden Generalversammlung gewählt. Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer kann dessen Stelle bis zu der durch die nächste ordentliche Generalversammlung zu vollziehenden definitiven Wahl von Seiten des Verwaltungsrathes provisorisch besetzt werden. Ist die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken, so sind die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes zu einer provisorischen Besetzung der erledigten Stelle verpflichtet. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 6. September 1897 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt: Wilhelm Ritter von Lindheim, offener Gesellschafter der Firma Lindheim & Comp. in Wien; Josef Saliger, Oberingenieur in Wien; Dr. Carl Freiherr von Offermann, Grossindustrieller in Brünn, Carl Ströhler, Eisenbahn-Director in Berlin; Hermann Arnold, Director der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wien; Josef Keilwert, k. k. Regierungsrath und k. k. Fondsgüter-Director in Prag; Wihelm Rauscher, kaiserl. Rath und Centralinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, und Carl Griebl, Baurath in Berlin.

7. Die Firma der Gesellschaft wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschrieben Worte; „Localbahn Saitz-Czeicz-Göding" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamte, letzterer mit einem die Procurra andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung".

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	11537·98	3267·41	5380·72	9424·67
Roggen	3533·14	305·69	863·74	2975·09
Gerste	5999·51	4881·07	3013·65	7866·93
Hafer	1039·60	202·81	275·64	966·77
Mais	4341·77	407·13	1090·38	3658·52
Mehl	1222·37	526·75	773·30	975·82
Wein	1362·13	1185·39	488·28	2059 24
Verschiedene	2587·33	3233·27	3086·33	2734 27
Zusammen	31623·83	14009·52	14972·04	30661·31
Versicherungswerth	440.510	121.850	139.410	422.950

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	14	2	1	15
Versicherungswerth	47.430	10.000	5.325	52.105
Abgesondert übertragene Warrants Stück	2	—	—	2
Versicherungswerth	23.400	—	1.300	22.100
Lombardbetrag	22.000	—	1.000	21.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat November 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Novbr. 1897
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	80.522	28.884	25.093	84.313
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	3.103	1.630	917	3.816
Wein	5.834	1.083	1.577	5.340
Zucker	48.607	17.250	16.412	49.445
Diverse	22.978	8.921	6.187	25.712
Assecuranzwerth . . fl.	3,215.142	1,093.730	959.595	3,349.277

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Novbr. 1897
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	20	—	—	20
Versicherungswerth . fl.	25.720	—	—	25.720
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat November 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Novbr. 1897
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	66.165	29.671	32.141	63.695
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	31.065	20.391	11.778	39.678
Korn	3.381	4.287	1.452	6.216
Mais	26.929	4.278	16.790	14.417
Diverse	4.790	715	2.121	3.384
Assecuranzwerth . . fl.	397.860	205.250	203.960	399.150

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Novbr. 1897
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	9	1	3	7
Versicherungswerth . fl.	109.060	10.500	59.500	60.060
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	November 1897				November 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	380.457	255.693	289.154	346.996	438.462	281.403	273.381	446.484
Darunter:								
Weizen	47.188	13.911	31.186	29.913	128.729	81.010	62.586	147.153
Roggen	30.451	43.000	47.498	25.953	20.506	50.205	39.881	30.830
Gerste	81.418	29.109	36.006	74.521	96.107	48.187	53.818	90.476
Hafer	68.265	79.144	40.657	106.752	32.084	41.232	30.434	42.882
Mais	89.834	66.209	102.600	53.443	85.869	37.033	61.771	61.131
Hirse	1.820	6.283	4.118	3.985	701	357	362	696
Bohnen	3.454	1.450	1.001	3.903	4.851	6.487	5.315	6.023
Erbsen	3.575	312	2.024	1.863	4.024	2.030	605	5.449
Malz	16	303	203	116	1.252	123	106	1.269
Raps	26.297	3.239	11.314	18.222	26.813	508	6.282	21.039
Hanfsamen	1.188	621	486	1.323	386	1.064	526	924
Wicken	1.203	505	549	1.159	1.625	163	506	1.282
Mehl	2.361	2.310	2.201	2.470	4.003	2.495	2.356	4.142
Kleie	5.628	2.500	2.065	6.063	1.886	2.360	423	3.823
	362.698	248.896	281.908	329.686	408.836	273.254	264.971	417.119
Spiritus	40	—	—	40	1.193	—	—	1.193
Zucker	2.727	816	909	2.634	4.998	300	1.483	3.815
Wein	765	953	158	1.560	1.956	425	477	1.904
Oele und Fette	894	117	458	553	3.539	471	664	3.346
Sonstige Waaren	13.333	4.911	5.721	12.523	17.940	6.953	5.786	19.107
Mittlere Tagesbewegung . .	22.702 Meter-Centner				22.191 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,559.920	1,224.050	1,584.690	3,199 280	3,749.855	1,387.625	1,241.610	3,895.870

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	51	25	14	62	153	38	30	161
Versicherungswerth . . fl.	303.640·—	167.480·—	116.650·—	354.470·—	774.740·—	258.460·—	97.800·—	935.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	—	1	—	16	—	4	12
Versicherungswerth . . fl.	2.500·—	—	2.500·—	—	20.600·—	—	3.700·—	16.900·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.000·—	—	2.000·—	—	9.900·—	—	1.500·—	8.400·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen für Lindau (Rangirbahnhof), Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Der Gütertarif, Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Güterverkehr, giltig vom 1. November 1890, tritt sammt allen Nachträgen am 1. Februar 1898 ausser Kraft, und wird der Ersatztarif Frachtsätze für Lindau (Rangirbahnhof) nicht mehr enthalten.

Ebenso werden ab 1. Februar 1898 die im Gütertarife, Theil II — Heft 2 für den mehrgenannten Güterverkehr vom 1. Jänner 1891, bezw. in den hiezu gehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Lindau (Rangirbahnhof) ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 6. December 1897. [962]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

I. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes 3.

II. Tarifirung von Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 treten in dem vorbezeichneten Gütertarife nachstehende Ergänzungen in Wirksamkeit:

I. Am Schlusse der Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen“, Seite 9 des Nachtrages I, ist nachzutragen:

„Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht gemäss den vorstehenden Bestimmungen declarirt sind, gelangen bei Aufgabe in jeder Menge die Frachtsätze der Serie C, Abtheilung I, zur Anwendung.“

II. Im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 4, landwirthschaftliche Maschinen, Nachtrag I, Seite 10, ist nach „Locomobilen (ausschliesslich Locomotiven)“ einzustellen:

„Traubenpressen, Traubenmühlen, Heupressen.“

Wien, am 6. December 1897. [963]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Gütertarife, Theil III — Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide) vom 1. December 1896.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der obbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorwortes.
2. Ergänzung, bezw. Abänderung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.
3. Einbeziehung der Localbahnstationen Hawran, Radonitz, Schönhof, Trupschitz und Willomitz, sowie der Stationen Böhm.-Brod und Frontenhausen.
4. Berichtigung des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 5. December 1897. [964]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien und wagenstandgeldfreien Frist, sowie der Erhöhung des Lagergeldes bei Frachtgütern in der Station Salzburg.

Die in der Kundmachung vom 17. November 1897 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 135 vom 25. November 1897, Seite 2417) veröffentlichte Beschränkung der lagergeldfreien und wagenstandgeldfreien Frist, sowie Erhöhung des Lagergeldes bei Frachtgütern in der Station Salzburg der k. k. Oesterr. Staatbahnen wird mit 5. December 1897 wieder aufgehoben.

Innsbruck, am 3. December 1897. [965]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages zum Personentarife für die Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangt der Nachtrag III zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen (mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina), auf welchen der Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1896 keine Anwendung findet, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages II.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 7. December 1897. [966]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Weihnachtsverkehr.

Anlässlich des zu den Weihnachtsfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden vom 23. bis inclusive 27. December 1897 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abbeförderung der Reisenden nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen nach Bedarf auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das P. T. Publicum hiemit besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 9. December 1897. [967]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rollfuhrdienst in Olmütz (Nordbahnhof).

Vom 1. Jänner 1898 an werden die auf dem Nordbahnhofe in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der correspondirenden Bestimmungen anderer Reglements durch Herrn Carl Pollak ohne vorhergehende Avisirung zugestellt werden.

Hiefür wurde folgender Tarif erstellt:

Post-Nr.	Vom Nordbahnhofe in Olmütz	Eilgüter				Frachtgüter	
		bis einschliesslich 10 kg	bis einschliesslich 25 kg	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 50 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 10 kg mehr
		Heller österr. Währung pro Frachtbrief und Sendung					
1	in den Stadtrayon . . .	20	24	30	6	24	16
2	in das s. g. Beamtenviertel					32	18

Für sperrige Güter, eiserne Cassen und Claviere ist die anderthalbfache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Localen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerken zu gelangen ist. Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Hellern per angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Von diesem Rollfuhrdienste sind nebst einer Reihe anderer im Tarife bezeichneter Güter Wagenladungen überhaupt, sowie Güter für solche Parteien ausgeschlossen, welche auf Grund einer vorschriftsmässigen Erklärung die Avisi abholen, oder die Avisi oder Güter durch eine andere dritte Person abholen lassen, oder eine schriftliche Erklärung an den Stationsvorstand in Olmütz richten, dass die Zustellung der Güter durch die Rollfuhr-Unternehmung nicht stattzufinden habe.

Die Rollfuhr-Unternehmung ist auch verpflichtet, über besonderen Auftrag der Parteien unter ihrer ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe und die Abstreifung der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf das k. k. Hauptzollamt in Olmütz gestellten und daselbst lagernden Güter zu besorgen.

Die näheren Bestimmungen sind der besonderen Kundmachung in der Station Olmütz zu entnehmen.

Wien, am 7. December 1897. [968]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine für den Güterverkehr.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Güteraufnahme in Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö nach Semlin, Belgrad, Pancsova und umgekehrt am **14. December 1897,** in Budapest (auch Donauuferbahnhof) nach Semlin, Belgrad, Pancsova und umgekehrt am **15. December** für heuer geschlossen wird.

Bis auf Weiteres bleibt noch offen der Güterverkehr zwischen den Stationen Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö, Budapest (auch Donauuferbahnhof) und der interne Saveverkehr.

Wien, am 9. December 1897. [969]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zum Localgütertarife.

Mit 1. Jänner 1898 tritt zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zum Localgütertarife, Theil II, der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel, Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Prag, am 7. December 1897. [970]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Localbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno.

Directer Personenverkehr.

Vom 1. Jänner 1898 angefangen werden für den Verkehr zwischen den Stationen Jungbunzlau und Prag B.N.B. einerseits und den Stationen der Localbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno (ausschliesslich Strenic) andererseits directe einfache Fahrkarten, sowie Hin- und Rückfahrkarten mit dreitägiger Giltigkeitsdauer für die II. und III. Wagenclasse Personenzug via Kuttenthal zur Ausgabe gelangen.

Auf diese Fahrkarten finden die Bestimmungen der einschlägigen Localtarife Anwendung.

Prag, am 3. December 1897. [971]

Militärtarif für die österreichischen Eisenbahnen.

Neuauflage des österreichischen Militärtarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Militärtarif für die österreichischen Eisenbahnen in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. November 1892 nebst den dazugehörigen fünf Nachträgen aufgehoben wird.

Wien, am 7. December 1897. [972]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II).

Mit 1. Jänner 1898 und, soweit Tariferhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1898, gelangt obiger Nachtrag zur Einführung.

Selber enthält:

1. Vorbemerkung.
2. Frachtsätze für Güter bestimmter Tarifclassen.
3. Frachtsätze für einzelne Transportartikel.
4. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
5. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 7. December 1897. [973]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zum temporären Anhange der Localgütertarife „Theil II, Heft 1 und 2“.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zu den Localgütertarifen „Theil II, Heft 1 und 2“ der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, enthaltend eine Vorbemerkung, Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel als Eilgut, bezw. Frachtgut und Berichtigungen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 15. December 1897 vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. December 1897. [974]

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb.

Einführung des Tarifnachtrages VIII.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 1. Jänner 1898 der Nachtrag VIII in Kraft, der unter Anderem neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für Burgstädt, Hartmannsdorf b. Limbach, Königsbrück, Kohlmühle, Limbach, Obergrüna und Wittgensdorf enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 29. November 1897. [975]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Tarifirung der Artikel „Drahtglas“ und „Stanzglas“ nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 26.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 werden die Artikel „Drahtglas“ und „Stanzglas“ im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre nach den Frachtsätzen des im Tarife vom 15. Juli 1891 für den oben benannten Verkehr enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 26 (a, b und c) tarifirt.

Wien, am 1. December 1897. [976]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakráczer Eisenbahn.

Aufhebung der bestehenden Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Die Fahrpreis- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten, sowie Tour- und Retourkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn andererseits, giltig vom 9. März 1894, wird mit 1. Jänner 1898 aufgehoben.

Anstosstaxen zur Ermittlung der directen Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn werden im Personentarife, Theil II, Heft 2, der Südbahn vom 1. Jänner 1898 enthalten sein.

Wien, am 1. December 1897. [977]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Barcs-Pakráczer Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Vicinalbahn Güns-Steinamanger.

Aufhebung der bestehenden Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Die seit 1. März 1892 giltige Fahrpreis- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten, dann Tour- und Retourkarten und Militär-Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Güns der Eisenbahn Güns-Steinamanger andererseits tritt mit 1. Jänner 1898 ausser Kraft.

Anstosstaxen zur Ermittlung der directen Fahrpreise im Verkehre mit der Eisenbahn Güns-Steinamanger werden in dem mit 1. Jänner 1898 zur Einführung gelangenden Personentarife, Theil II, Heft 2, der Südbahn enthalten sein.

Wien, am 1. December 1897. [978]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Vicinalbahn Güns-Steinamanger.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Anwendung der Export-Ausnahmetarife des Localtarifes der k. k. Staatsbahnen. In einem vor dem k. k. Bagatellgerichte in Handelssachen in Wien abgehandelten Rechtsstreite wurde unter Zurückweisung des Klagebegehrens vom Richter anerkannt, dass die Bestimmung des Tariftheiles I, Abschnitt B, Punkt V (wonach die Exporttarife ausnahmsweise auch im Falle der Exportirung mittelst Reexpedition in der Grenzstation zugestanden werden), hinsichtlich des Ausnahmetarifes IX des Localtarifes der k. k. Staatsbahnen nicht anwendbar

sei, nachdem die Normen des Tariftheiles I zufolge der „Allgemeinen Bestimmungen“ des Localtarifes für letzteren nur dort Geltung haben, wo dieser nicht abändernde, bezw. ergänzende Einzelbestimmungen enthält, und in der Fassung der Einzelbestimmungen für den fraglichen Ausnahmetarif IX eine solche Abänderung und Ergänzung der citirten Stelle des Tariftheiles I gelegen ist. Hienach wurde anerkannt, dass für die Anwendung des bezeichneten Ausnahmetarifes nur die besonderen Bedingungen desselben und nicht die correspondirenden Bestimmungen des Tariftheiles I massgebend sind. Abgesehen von den Fällen des Weitertransportes auf dem Wasserwege, kann also die Neuaufgabe der nach Grenzstationen adressirten Sendungen in das Ausland keinesfalls die Veranlassung zur Gewährung des bezeichneten Ausnahmetarifes bilden. Es wird vielmehr in einschlägigen Fällen zu unterscheiden sein, ob die betreffende Grenzstation innerhalb oder ausserhalb der österreichisch-ungarischen Grenzlinie liegt. Im letzteren Falle (z. B. bei Simbach, Buchs etc.) kann, wofern das Gut nicht etwa in das Inland zurückdirigirt wird, der Export-Ausnahmetarif auch ohne Nachweis der Neuaufgabe nicht vorenthalten werden, während derselbe im ersteren Falle (z. B. bei Salzburg, Oswięcim etc.) überhaupt nicht, also auch nicht bei nachgewiesener Neuaufgabe nach dem Auslande, zugestanden werden darf.
[E.-M.-Z. 285/III ex 1897.]

Anwendbarkeit der für den Localverkehr der k. k. Staatsbahnen gewährten Mehlrefactie auf solche Sendungen, welche über die Linien der k. k. Staatsbahnen hinausgehen. Eine Staatsbahn-Direction hat in mehreren Fällen die Liquidirung der genannten Mehlrefactie für solche Sendungen verweigert, welche von Stationen der k. k. Staatsbahnen nach Stationen fremder Bahnen und umgekehrt unter bahnweiser Frachtberechnung befördert wurden, weil diese Frachtbegünstigung angeblich nur für Sendungen des reinen Localverkehres gegeben sei, somit für solche Sendungen, welche ausser den k. k. Staatsbahnen auch Linien fremder Bahnen berühren, auch dann nicht angewendet werden könne, wenn die Abfertigung auf den Linien der k. k. Staatsbahnen nach dem Localtarife erfolgte. Anlässlich eines Recurses gegen diese Abweisung hat das Eisenbahnministerium unterm 9. Juni entschieden, dass diese Beschränkung in der Publication des fraglichen Zugeständnisses weder enthalten noch beabsichtigt ist und anderenfalls daselbst auch präcise als besondere Bedingung hätte zum Ausdrucke gebracht werden müssen. Der Inhalt der, für die Bezeichnung der begünstigten Transportstrecke bestimmten Rubrik kann eben seiner Bestimmung nach nicht zur Beschränkung der betreffenden Frachtermässigung hinsichtlich des Verkehres benützt werden, sondern nur die Angabe jener Relationen oder Linien enthalten, für welche, ohne Rücksicht auf die etwa darüber hinausreichende Gesammttransportstrecke, im Falle der Anwendung desjenigen Tarifes, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht (3. Hauptrubrik), die Bonification gegeben ist. Danach gilt die oben genannte Refactie für alle jene Mehl- und Mahlproductensendungen, welche auf den in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. Staatsbahnen enthaltenen Linien zu den Frachtsätzen dieses Tarifes befördert wurden ohne Rücksicht darauf, ob diese Sendungen sich ausschliesslich auf den bezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen bewegt, oder im Zuge des Gesammttransportes auch fremde Bahnlinien berührt haben. [E.-M.-Z. 1585/III ex 1897.]

Ausland.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag VIII.) Am 15. November gelangte zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag VIII zur Einführung. Neben mehrfachen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Vorbemerkungen zu demselben und der Ausnahmetarife, welche theils früher schon veröffentlicht worden sind, enthält der Nachtrag:

a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bernterode des Directionsbezirkes Cassel und Zwötzen Preussische Staatsbahn des Directionsbezirkes Erfurt;

b) anderweite, mit der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Kühnhausen — Langensalza Giltigkeit erlangende Entfernungen für die Stationen Ballstädt bei Gotha, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Gräfentonna, Grossengottern, Herbsleben, Langensalza, Mühlhausen (Thür.) Preussische Staatsbahn, Seebach bei Gotha und Tennstedt des Directionsbezirkes Erfurt;

c) neue, mit der Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Kühnhausen—Langensalza und Corbetha—Deuben in Kraft tretende Entfernungen für die Stationen Dachwig, Elxleben, Kühnhausen und Witterda, sowie für Dehlitz (Saale), Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen des Directionsbezirkes Erfurt, und

d) neue Entfernungen für die Station Oberweimar des Directionsbezirkes Erfurt, welche ebenfalls erst mit der Eröffnung dieser Station Giltigkeit erlangen.

Die Betriebseröffnung zu b—d wird noch besonders veröffentlicht werden.

Die vereinzelt eintretenden unerheblichen Frachterhöhungen treten erst am 1. Jänner 1898 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. (Ermässigung der Eisen-Ausnahmstarife.) Mit Geltung vom 1. December wurden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 b für Eisen und Stahl der Specialtarife II und III bedeutend ermässigt, die Stationen Köln-Bonnthor, Reinhausen und Wehbach in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Specialtarife I—III einbezogen und das Waarenverzeichniss dieses Ausnahmetarifes auf weitere Artikel ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, Mitteldeutscher und Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3 bezw. 2, Rheinisch-Westphälisch-Mittel deutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Militärbahn-Staatsbahntarif, Staatsbahn-Vieh etc. Tarif.) Mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Strecken Kühnhausen—Döllstädt und Gräfentonna—Langensalza werden die Stationen Kühnhausen, zwischen Gispersleben und Walschleben an der Strecke Erfurt—Nordhausen gelegen, Elxleben—Witterda und Dachwig in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Die genannten Stationen erhalten sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern, sowie von lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen; nur auf den Stationen Elxleben und Dachwig ist die Abfertigung von Fahrzeugen, soweit sie durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, zulässig.

Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den voraufgeführten Tarifen werden demnächst der Frachtberechnung die Entfernungen der Stationen Gispersleben, Walschleben, Wallstädt, bezw. Langensalza unter Anstoss folgender Entfernungen:

	Gispersleben	Walschleben	Wallstädt	Langensalza
Kühnhausen .	3	4	26	28
Elxleben . .	5	7	24	25
Witterda . .	10	11	19	20
Dachwig . .	13	15	16	17

zugrunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Soweit sich durch die Eröffnung der vorgenannten Strecken für die Stationen

	Burgtonna	Gräfentonna	Döllstädt	Herbsleben	Tennstedt
	unter Zugrundelegung der Entfernungen der Stationen				
Langensalza zuzüglich . .	11 km	8 km	14 km	18 km	23 km
bezw. Walschleben zuzüglich . .	28 „	24 „	18 „	23 „	28 „
bezw. Gispersleben zuzüglich . .	26 „	23 „	17 „	21 „	26 „

niedriger Entfernungen als die bisherigen ergeben, gelten diese fortan.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2385	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel der Position Z—1 der Güterclassification, Tarif-Theil I (Abtheilung B), für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Hennersdorf Inzersdorf-Industriegeleise Biedermannsdorf via Klein-Schwechat—Wien (Donauquai-Bahnhof)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	26 Heller 16 Heller 24 Heller		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass immer mindestens 10 Wagen Ziegel gleichzeitig zur Expedition gelangen und die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In den obigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2386	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		welche zufolge der Güterclassification, Tarif-Theil I (Abtheilung B) für die österr.-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898 nach Specialtarif 3 Classe C Specialtarif 2 Classe B Classe A tarifiren	Wien (St.E.G.) trans., Stadlau trans., Wien-Donauquai (Stadlauerbrücke) trans.	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens — Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	8 Heller		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2387	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamotte, Chamottemehl und Chamotteziegel der Positionen C—9, bezw. Z—1, b) Façon- und Constructionseisen der Positionen E—5 und E—6 und c) Schiefer der Position S—55 a der Güterclassification, Tarif-Theil I (Abtheilung B), für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1898	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Verrechnung-stelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Loaltarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	124 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Diese Frachtsätze werden unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In den nebigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
2388			Steine der Position S—55/c	Pürbach-Schrems (k.k.St.B.)						Heller 59				
			Cement, auch hydraulischer Kalk der Position C—6	Prinzersdorf (k.k.St.B.)						36				
				St. Pölten (k.k.St.B.)						34				
				Linz loco und trans. (k.k.St.B.)						56·8				
2389			Sand der Position E—18	Stadlau (St.E.G.)		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				Heller 8				
			Feuerfeste Ziegel und Steine der Position Z—1	Blansko (St.E.G.)						70				
				Třemoschna (k.k.St.B.)						87·2				
			Eisen der Position E—5	Holoubkau (k.k.St.B.)		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen				102				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2390	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification, Tarif-Theil I (Abtheilung B), für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Stankau (k.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	103 Heller		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2391	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Gusseiserne Röhren der Position E—5 der Güterclassification, Tarif-Theil I (Abtheilung B), für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Altkladno (B.E.B.)	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichischen Eisenbahnverband	195·8 Heller	135·0 Heller	60·8 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Dieser Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind
2392	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Magnesia-Kalksteine	Mitterdorf (S.B.) Wartberg-Mürzthal via Grammat-Neusiedl	Bruck a. d. L. (M.Á.V.) transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 56 56		Im Kartirungswege		Das Aufladen hat die Partei zu besorgen. Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche in Mitterdorf und Wartberg-Mürzthal mit directen Frachtbriefen nach den unterhalb Köbánya liegenden Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen aufgegeben werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2393	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Leere Petroleum- und Oelbarrels	Leere Petroleum- und Oelbarrels, welche in Wien (Staatsbahnhof) zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen		Auflieferung in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I		Nachlass der zu entrichtenden Ab-, bezw. Auflegegebühr		Im Kartirungswege		Das Ablegen der Sendungen von den Strassenfuhrwerken, bezw. das Auflegen auf dieselben haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen
2394	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Leere Fäkalienfässer	diversen Stationen	Schimitz	Die Fäkalienfässer müssen als Frachtgut zur Abgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I		Nachlass der zu entrichtenden Auflegegebühr		Im Kartirungswege		Das Auflegen der Sendungen auf die Strassenfuhrwerke haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen
2395	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Biersendungen	Raitz	diversen Stationen	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I		Nachlass der zu entrichtenden Ablegegebühr		Im Kartirungswege		Das Ablegen der Sendungen von den Strassenfuhrwerken haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen
2396	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrüben und Rübenschnitte	Zuckerrüben, bezw. Rübenschnitte, welche bei der Aufgabe, bezw. Abgabe in Schwarzbach auf der Geleisebrückenwaage in Strassenfuhrwerken zur Verwiegung gelangen		Auflieferung in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I		Wägegeld 1/2 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2397	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Frachtgüter aller Art (excl. Holz, Kohle, Coaks und jene Güter, deren Abladen tarifmässig oder auf Grund eines speciellen Zugeständnisses den Parteien obliegt)	diversen Stationen	Bubna (St.E.G.)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil 1		1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Im Abrechnungswege		Das Abladen der Sendungen hat durch die Arbeiter und auf Kosten der Partei zu erfolgen. Dieses Zugeständniss gilt nur für Sendungen, welche an ein öffentliches Lagerhaus adressirt sind, welches mit der Station Bubna (St.E.G.) in directer Schienenverbindung steht
2398	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes via Böhm.-Trübau—Triebitz	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	900 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		
2399	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinschotter	Duby*)	Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Ladestelle in Tuhan bei Duby stammen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	28	Heller 22	6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Jänner 1899 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von der Ladestelle Tuhan bis Station Duby von 6 Hellern per 100 kg inbegriffen. Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Smichow)				31	22	9			
2400	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlichung im Verordnungsblatte rücksichtlich der Transportstrecke von der Ladestelle in Tuhan bei Duby bis Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht begünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 gegen Zahlung des ermässigten Wägegeldes von 70 Hellern per Wagen auf der Geleise-Brückenwage in der Station Kladno bahnämtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicher Antrag vom Versender im Frachtbriefe besonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle folgenden Zusatz enthält: Ich entbinde / Wir entbinden gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportverzögerung.											

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2401	Buschtěhrader Eisenbahn					1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der B.E.B. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localgütertarif	Heller			Im Rückvergütungswege		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung.
					I.					I.				
			Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)				12	9	3		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1899	
					II.					II.			Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens 31. Jänner 1899	
			Kalkstein als Frachtgut	Jinonitz	Duby				21	19	2			
					Kaaden-Brunnersdorf				51	44	7			
					Kralup (B.E.B.) loco				29	25	4			
					Kralup (B.E.B.) transit				29	22	7			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				34	26	8			
					Prag (Smichow) transit *)				10	9	1			
					Rakonitz				35	30	5			
					III.					III.				
			Kalkstein als Frachtgut	Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	Jinonitz loco				10	9	1			
					IV.					IV.				
					Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II angeführten Stationen)				10	5	5			
					V.					V.				
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	Prag (Smichow) transit				12	9	3			
					VI.					VI.				
					Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg-Jechnitz und Scheles)				49	35	14			
					VII.					VII.				
			Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco und transit				35	31	4			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der Böhm. Nordbahn (excl. Aužic, Bodenbach, Tetschen und Všetat-Přivor), k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusle-Modřan, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (excl. der Strecke von Všetat-Přivor bis Tetschen) und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2402	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Hopfgarten	α) Genf transit β) Verrières transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Es gilt der Frachtsatz 1. Für Genf transit unter a) von Frcs. 22·10 für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. Für Genf transit unter b) von Frcs. 25·70 für Sendungen nach Bellegarde. 3. Für Verrières transit unter a) von Frcs. 19·10 für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. 4. Für Verrières transit unter b) von Frcs. 18·40 für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-Ste.-Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife		Francs Gold für 1000 kg α) a) 22·10 b) 25·70 β) a) 19·10 b) 18·40		Im Allgemeinen im Kartirungswege, nur bei frankirten, an eine Mittelsperson in Genf adressirten Sendungen im Rückvergütungswege	Soferne die Anwendung der Frachtsätze für Genf trs. im Rückvergütungswege stattfindet, erfolgt die Rückvergütung durch die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Documente, welche längstens drei Monate nach der Abfertigung einzureichen sind. Diese Documente sind: 1. das Frachtbrief-Duplicat für die Strecke von Hopfgarten nach Genf; 2. die bezügliche Francaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde; 3. das Aufgabsrecepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2403	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Freistadt in Oberösterreich und Mauthausen	Aussig (A.T.E.) loco Karbitz Mariaschein Türmitz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	112 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
2404	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Petroleumfässer aus Holz, neue, leere, mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Kolomea	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg mit auf eine Petroleumraffinerie als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Bei Sendungen im Gewichte von 5000 kg und darüber haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 111	65	46	Im Kartirungswege		
				Kolomea	Jasło				183	124	59			
2405	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Thonerde der Pos. E—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, in Säcken verpackt	Złoczów	Hliboka, Krościenko, Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Leluchów, Landesgrenze bei Lupków, Landesgrenze bei Woronienka, Lemberg, Ottynia, Tarnów, Tarnowica leśna, Zwardon	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Verladung in offenen Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Wagenladungsclasse C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Sand der Pos. E—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, in Säcken verpackt	Zuczka										
2406	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Drainröhren aus der Pos. T—21 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Kolomea	Bilcze-Wolica	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirth, bezw. einer Gutsverwaltung zu Bodenmeliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 72	46	26	Im Kartirungswege		
				Niepołomice	Bilcze-Wolica				112	79	33			
				Niepołomice	Stryj				108	75	33			
				Niepołomice	Zabłotce				116	82	34			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
2407	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Klinkersteine (Backsteine) aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Sokal	Krystynopel	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Versandt gebracht werden, auf welchen der Bezirksausschuss in Sokal sowohl als Absender als auch als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen ist parteiseits auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	12	8	4	Im Kartirungswege		
			Klinkersteine (Backsteine)	Sokal	Ostrów bei Sokal				15	8	7			
			Klinkersteine (Backsteine)	Sokal	Zużel und Bełz				20	10	10			
			Mauerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Sokal	Zużel und Bełz				12	8	4			
			Mauerziegel	Sokal	Ostrów bei Sokal				10	8	2			
										Heller				
2408	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steinsalz, rohes, unreines (Fabrikssalz), aus der Pos. 8—7 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1898	Wieliczka	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen bei der Strassenreinigung zum Zwecke der Schneesäuberung Verwendung finden und an die Verwaltung der Lemberger elektrischen Stadtbahn, bezw. an die Direction der Lemberger Pferdebahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	293	155	138	Im Kartirungswege		
										Heller				
2409	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Sand aus Pos. E—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Tarnopol	Podwołoczyska	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen haben zur Herstellung der Landesstrasse in Podwołoczyska bestimmt zu sein und mit Frachtbriefen zum Transporte zu gelangen, auf welchem ein Landesingenieur als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. vom Empfänger zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	19	12	7	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2410	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Lisko-Łukawica	Łupkow-Landesgrenze	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	34 Heller	29 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
2411	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitze-Abfälle aus der Pos. Z-10 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Przeworsk, Sedziszów, Tlumacz-Palahicze	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf Entfernungen von: über 100 km; 91 bis 100 km	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Einheitssätze des A.-T. II des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, mehr einer Mgb. von: 2 Heller (über 100 km); 4 Heller (91 bis 100 km)	4 Heller (über 100 km); 2 Heller (91 bis 100 km)	Im Kartirungswege		
2412	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadern und Platten der Pos. S-55 b des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Bogoniowice-Ciężkowice	Krakau	Aufgabe mit an die k. k. Bahnerhaltungssection in Krakau I als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1898	Localtarif	52	Heller 32	20	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Skawce					37	22	15			
				Neu-Sandec					68	42	26			
			Quadern und Platten der Pos. S-55 c des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Bogoniowice-Ciężkowice					70	52	18			
				Skawce					44	36	8			
				Neu-Sandec					99	68	31			
2413	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Seilerwaaren (Pos. S-40 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898)	Radymno	Stationen der im Abschnitte B des Heftes 2 zum Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, angeführten Linien	Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	der Classe II	der Classe A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2414	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine, Bordsteine und Saumsteine aus Pos. 8—55 b des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	den im Abschnitt A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	den südlich von Czernowitz gelegenen Stationen		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif				Im Rückvergütungswege		

Rücksichtlich dieser Transporte erfahren bei Reexpedition in Czernowitz die bezüglichen im Localtarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, sub IX/2, enthaltenen Bestimmungen unter f), bezw. h), nachstehende Aenderungen:

1. unter f): die betreffenden directen Frachtsätze gelangen für das im Laufe der Begünstigungsperiode ab der Einlagerungsstation Czernowitz verfrachtete Gesammtgewicht zur Berechnung, wenn die Verfrachtung eines gleichen Gesammtgewichtes bis Czernowitz nachgewiesen erscheint;

2. unter h): in jenen Fällen, wo die Beschaffung der Original-Frachtbriefe ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation nicht möglich ist, können behufs Liquidirung der Differenzfrachten anstatt der Original-Frachtbriefe die von der Reexpeditionsstation Czernowitz beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe vorgelegt werden.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2415	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Lužan, Hadikfalva, Nepolokoutz, Czernowitz und Sniatyn	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Lužan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokoutz-Wiznitz und Itzkany-Suczawa bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung der Bukowinaer Landesbahnen als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	0·16 h per 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
2416	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelkies der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Orló transit	Gorlice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	54 Heller	50 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Februar 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu erfolgen hat	Der Nachlass von 4 Hellern per 100 kg wird auch bei Anwendung des directen Frachtsatzes von Margitfalu im Rückvergütungswege gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2417	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, Thon, gebrannt, feuerfeste Backsteine, feuerfester Mörtel	Zlin	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1	Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 137		Im Kartirungswege		
					Brody (Bhf.) trs.					233				
					Podwołoczyska (Bhf.) transit					254				
					Nowosielitza (Bhf.) transit					277				
2418	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Roheisen, Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Hieflau	Althütten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Heller 110	98	12	Im Kartirungswege		
					Nürschan				110	98	12			
					Pürglitz				114	102	12			
				Klein-Schwechat	Althütten				120	108	12			
					Nürschan				118	106	12			
					Pürglitz				124	112	12			
2419	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen, Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Hieflau	Altkladno	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Heller 144	132	12	Im Kartirungswege		
				Klein-Schwechat					140	128	12			
2420	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohlen	Altenwald	Bozen-Gries	1. Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik angeführten Tarife. 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Kohlen-Ausnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein. 3. **Müssen im Laufe des Jahres 1898 nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg zusammen von einem Versender mindestens 400 Wagenladungen verfrachtet werden**	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Theil V, Heft 1, vom 1. November 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, sowie Saar-Kohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1893	Verschieden	Mark 1·76	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt	
				Camphausen						1·77				
				Dechen						1·75				
				Dudweiler-Grube						1·77				
				Heinitz						1·75				
				Kreuzgraben						1·77				
				Maybach						1·77				
				Sulzbach-Grube						1·76				
				Altenwald	Innsbruck					1·38				
				Camphausen						1·39				
				Dechen						1·42				
				Dudweiler-Grube						1·38				
				Heinitz						1·42				
				Kreuzgraben						1·39				
				Maybach						1·40				
				Sulzbach-Grube						1·39				
				Altenwald	Salzburg					1·22				
				Camphausen						1·22				
				Dechen						1·20				
				Dudweiler-Grube						1·22				
				Heinitz						1·20				
				Kreuzgraben						1·22				
				Maybach						1·22				
				Sulzbach-Grube						1·21				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
									a)	a)	a)			
2421	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Glas und Hohlglaswaaren der Pos. G—11 und H—16 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Hliboka	Landesgrenze bei Woronienka	Bei frachtgutmässiger Aufgabe mit direct nach ungarischen Stationen lautenden Frachtbriefen a) in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	270	246	24	Im Kartirungswege		
				Ottynia					135	128	7			
				Tarnów					435	400	35			
				Tarnowica leśna					85	82	3			
				Hliboka	Landesgrenze bei Beskid				346	316	30			
				Kroscienko					213	196	17			
				Lemberg trs.					165	154	11			
				Ottynia					232	214	18			
				Tarnów					358	328	30			
				Tarnowica leśna					242	222	20			
				Załuż					251	230	21			
				Złoczów					242	222	20			
				Chmielow	Landesgrenze bei Lupków				307	280	27			
				Dabie					261	238	23			
				Kroscienko					105	100	5			
				Lemberg trs.					251	230	21			
				Rawa ruska trs.					280	256	24			
				Sanok					65	62	3			
				Tarnów					242	222	20			
				Załuż					65	62	3			
				Złoczow					320	292	28			
				Chmielów	Landesgrenze bei Leluchów				261	238	23			
				Dabie					213	196	17			
				Sanok					222	204	18			
				Tarnów					165	154	11			
				Chmielów	Zwardon trs.				320	292	28			
				Dabie					280	256	24			
				Sanok					352	322	30			
				Tarnów					232	214	18			
									b) c)	b) c)	b) c)			
				Hliboka	Landesgrenze bei Woronienka	b) in Mengen von 5.000 kg c) in Mengen von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			182 136	158 118	24 18			
				Ottynia					96 75	88 66	8 9			
				Tarnów					289 208	258 180	31 28			
				Tarnowica leśna					62 49	60 44	2 5			
				Hliboka	Landesgrenze bei Beskid				230 169	202 146	28 23			
				Kroscienko					146 111	130 96	16 15			
				Lemberg trs.					116 90	106 78	10 12			
				Ottynia					158 120	140 104	18 16			
				Tarnów					239 175	210 150	29 25			
				Tarnowica leśna					164 124	144 106	20 18			
				Załuż					170 128	148 110	22 18			
				Złoczów					164 124	144 106	20 18			
				Chmielow	Landesgrenze bei Lupków				205 152	178 132	27 20			
				Dabie					176 132	154 114	22 18			
				Kroscienko					76 59	72 52	4 7			
				Lemberg trs.					170 128	148 110	22 18			
				Rawa ruska trs.					188 141	164 122	24 19			
				Sanok					— 39	— 36	— 3			
				Tarnów					164 124	144 106	20 18			
				Załuż					— 39	— 36	3			
				Złoczow					214 158	186 136	28 22			
				Chmielów	Landesgrenze bei Leluchów				176 132	154 114	22 18			
				Dabie					146 111	130 96	16 15			
				Sanok					152 115	134 100	18 15			
				Tarnów					116 90	106 78	10 12			
				Chmielów	Zwardon trs.				214 158	186 136	22 18			
				Dabie					188 141	164 122	24 19			
				Sanok					235 172	206 148	29 24			
				Tarnów					158 120	140 104	18 16			
				Tarnów	Bortniki	Bei frachtgutmässiger Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, respective Frachtzahlung für dieses Quantum			161	150	11			
					Buczacz				206	190	16			
					Czerepkoutz				228	214	14			
					Czernowitz				217	202	15			
					Czortków				217	202	15			
					Hadikfalva				234	220	14			
					Hatna				239	226	13			
					Itzkany				242	230	12			
					Kałusz				172	160	12			
					Kolomea				197	182	15			
					Kopyczyúce				222	210	12			
					Stanislau				180	162	18			
					Stryj				152	148	4			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Heller					
2422	Stauding-Stramberger Localbahn		Kalkstein. Bruchstein und Schotter	Stramberg	Stauding	für mindestens 50.000 Metercentner	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. December 1898	Localtarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898	18	14	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Documente, vorzulegen spätest. bis 31. März 1899	
			Eisen und Stahl, bezw. Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-5 u. E-6 der Güterclassification, Tarif-Theil I, Abschn. B. vom 1. Jänner 1898	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	Bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. Frachtzahlung unter 5000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			27	16	11	Im Kartirungswege		
			Eisen und Stahl, bezw. Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-5 u. E-6	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	für mindestens 5000 kg			21	16	5			
			Eisen und Stahl, bezw. Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7—E-9	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	für mindestens 10.000 kg			21	16	5			
			Eisen und Stahl, bezw. Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-5—E-9	Stauding (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)	Nesselsdorf	für mindestens 5000 kg			20	16	4			
			Holz der Pos. H-18—H-20	Stramberg (für Sendungen von Friedek-Mistek oder Friedland via Wernsdorf)	Nesselsdorf	für mindestens 10.000 kg			21	11	10			
			Holz aller Art unter 6·3 m Länge	Stramberg	Stauding	für mindestens 10.000 kg			22·8	19	3·8			
2423	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	Saybusch-Zabłocie	Brünn (Nordbahnhof)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	64·2 kr. = 128·4 Heller	120 Heller	8·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2424	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eilgüter aller Art	Karbitz, Komotau (A.T.E.), Mariaschein, Teplitz, Türmitz: Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa, Franzensthal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B.; Eger, Franzensbad, Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Weipert; Budweis, Freudenthal, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Klostergrab, Neugedein, Ober-Georgenthal, Ober-Leutensdorf, Römerstadt, Rosenthal-Graupen, Strakonitz, Tyssa-Königswald, Würbenthal; Arnau, Böhm.-Skalitz, Friedland i. B., Hlinsko, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau, Königinhof, Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Raspenau-Liebwerda, Reichenberg, Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Skutsch, Starkenbach, Tannwald, Tetschen, Trautenau; Aussig, Bodenbach, Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Hermsdorf-Oehlberg, Hohenstadt, Hronow, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobositz, Nachod, Neustadt a. M., Opočno, Politz, Prag, Trebitsch, Wildenschwert, Zwittau; Prossnitz (K.F.N.B.)	Krakau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen. Aufgabe der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli unter 1000 Kubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und hat letzterer, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständniss reflectirende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Versenderin auf den Frachtdocumenten zu erscheinen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	520 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 10.000 Kronen, d. i. Zehntausend Kronen in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu liefern
				Brünn	Krakau transito									
				Asch (B.St.B.) Asch Stadt Haslau Rossbach	Krakau					616 628 592 680 Heller				
				oder umgekehrt in allen angeführten Relationen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2425	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	I. Holz des Specialtarifes 2 bis 7 Meter Länge			**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Abladen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Abgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ab Granica transito nach Oderberg loco und Wien Nordbahnhof Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito nach Olmütz transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898; in den übrigen Relationen Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar: Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898		Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Frachtsätze sub I haben auch für die Artikel des Nordbahn-Ausnahmetarifes II a Geltung, soferne nicht die tarifmässigen Frachtsätze bereits günstiger sind. Für Sendungen ad I über 7 bis incl. 19 Meter Länge finden die bezüglichen ermässigten Frachtsätze ebenfalls Anwendung, wenn die Fracht für das factische Gewicht, in minimo jedoch für 20.000 kg für die verwendeten zwei Wagen entrichtet wird. Für einen etwa als Schutzwagen beigestellten dritten oder vierten Wagen wird in diesem Falle eine Gebühr nicht erhoben. — Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco nach Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche nach Teschen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, worüber auf den bei der seinerzeitigen Refactieliquidirung beizubringenden Frachtbrief-Duplicaten bahnamtliche Bestätigung enthalten sein muss
				Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)				41·7 kr. = 83·4 h	81	2·4			
				Saybusch-Zabłocie loco u. trans., Bielitz, Dzieditz, Oswięcim loco und transito, dann Ustron					Verschieden	63	Verschieden			
				Oderberg trans. (für Sendungen von ungarischen Stationen) und M.-Ostrau						46				
				Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						58				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.					28·1 kr. = 56·2 h	51	5·2			
				Friedland K.F.N.B.					26·6 kr. = 53·2 h	46	7·2			
				Krakau loco und transito	Wagram, Gänserndorf und Marchegg				Verschieden	109	Verschieden			
				Oswięcim loco und transito						95				
				Saybusch-Zabłocie loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg und Angern					95				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito, Wagram und Marchegg					109				
				Bielitz						95				
				Dzieditz	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito u. Marchegg					95				
				Krzeszowice	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf und Jedlersdorf transito					109				
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf und Jedlersdorf transito					95				
			II. Schnittmateriale des Specialtarifes 2	Granica transito	Oderberg loco				25·7 kr. = 51·4 h	44	7·4			
					Wien Nordbahnhof				55·7 kr. = 111·4 h	109	2·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2426	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C (für letzteres nur insoweit, als sich nicht die tarifmässigen Frachtsätze günstiger stellen)	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Lieben, Prag und über Prag hinaus gelegenen Stationen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen: Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ab Granica transito Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Theil II. Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1898; dann ab den übrigen Auflieferungsstationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 67	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Der ermässigte Frachtsatz von Bielitz transito kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Sendungen auf der Strecke der Localbahn Bielitz-Kalwarya zu den tarifmässigen Frachtsätzen befördert werden. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B und K.O.B. loco findet nur auf Sendungen Anwendung, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zur Auflieferung zugeführt werden, worüber gelegentlich des seinerzeitigen Refactieanspruches auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten die bahnämtliche Bestätigung beizubringen ist
				Saybusch-Żabłocie loco und transito						52				
				Oswięcim loco und transito						52				
				Granica transito						61				
				Dzieditz						46				
				Bielitz transito (für Sendungen von Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya)						50				
				Skotschau						50				
				Ustron						62				
				Teschen K.F.N.B. u. K.O.B loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						45				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						41				
				Friedland K.F.N.B.						39				
				Oderberg transito (für Sendungen von ungar. Stationen)						37				
				Mähr.-Ostrau						37				
				W.-Meseritsch						37				
				Krasna						37				
		Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Volócz	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)			Anhang, giltig vom 1. Jänner 1897 zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	308 Heller	301 Heller	7 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2427	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle amerikanischer Provenienz	1. Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. 2. Fiume	Fehring	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass 1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt; 2. die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen. Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung. Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	1. A. 212 h 2. A. 220 h 1. B. 238 h 2. B. 246 h inclus. Mgb. bezw. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Baumwolle ostindischer und levantinischer Provenienz	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. Fiume		Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief				250 h 260 h inclus. Mgb. bezw. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2428	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Erdfarben (Farberden) der Pos. E—20 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1898	Villach	Triest S.B., Triest-Freihafen, Triest-Stadt, Triest-S. Andrea und Fiume	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für Eil- und Frachtgüter vom 1. September 1892, resp. Localtarife	224 Heller	164 Heller	60 Heller	Im Kartirungswege		
				Klagenfurt					228 Heller	190 Heller	38 Heller			
			Erdfarben (Farberden) der Pos. E—20 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1898	Klagenfurt	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg		Localtarife	343 Heller	194 Heller	149 Heller			
			Metallgrau	Villach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg			373 Heller	194 Heller	179 Heller			
						Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe C			132 Heller	128 Heller inclus. Mgb. bezw. ungar. Steuer	4 Heller			
2429	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben, und zwar: a) in Position H—18 b) in Position H—19 in Position H—18 und 19 des Tarifes, Theil I, rangirend	Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Triest S.B.	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen per verwendeten Wagen; für Hölzer über eine Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen per Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 16 Hellern per Wagen und Kilometer zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Variabel	136 Heller inclus. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
				Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Fiume					Heller a) b) 142 140 143 141 141 141 143 143 141 141 141 139 inclus. Mgb. bezw. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2430	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarzsand	Dignano	Sagor	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	86 Heller	74 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Diese Ermässigungssätze finden auch bei Verwendung gedeckt gebauter Wagen Anwendung. Der Nachlass wird zur Gänze von der Südbahnstrecke Divacca—Sagor, bezw. Hrastnigg getragen
					Hrastnigg				90 Heller	78 Heller	12 Heller			
2431	Schneebergbahn		Güter aller Art	Wr. Neustadt und umgekehrt	Wöllersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	19·8 Heller bei Classe A 17·6 " " " B 15·4 " " " C	12 Heller	7·8 Heller bei Classe A 5·6 " " " B 3·4 " " " C	Im Kartirungswege		
			Kalk	Winzendorf	Wr. Neustadt oder Wöllersdorf loco	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg. Auflassung der Achsfracht	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	13·2 Heller	9·2 Heller*)	4 Heller	Im Kartirungswege		*) Hiezu tritt event. noch eine Schleppgeleisegebühr
			Stück- und Wagenladungsgüter aller Art	Rücksichtlich der Adhäsionsstrecken der Schneebergbahn bei Entfernungen über 10 km		Beliebige Mengen als Frachtgut bei der Auf- und Abgabe	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	Stückgutclasse I . . 2·6 Heller " II . . 2·4 " Wagenladungsclasse A 1·8 Heller " B 1·6 " Wagenladungsclasse C und Specialtarif 1, 2 und 3 1·4 Heller	Stückgutclasse I . . 2·0 Heller " II . . 1·8 " Wagenladungsclasse A 1·40 Heller " B 1·35 " Wagenladungsclasse C und Specialtarif 1, 2 und 3 1·30 Heller	Stückgutclasse I . . 0·6 Heller " II . . 0·6 " Wagenladungsclasse A 0·40 Heller " B 0·25 " Wagenladungsclasse C und Specialtarif 1, 2 und 3 0·10 Heller	Im Kartirungswege		
			Schotter	Winzendorf	Wr. Neustadt oder Wöllersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	11 Heller	6·6 Heller*)	4·4 Heller	Im Kartirungswege		*) Hiezu tritt eventuell noch eine Schleppgeleisegebühr

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2432	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam	Szombathely Sárvar Kis-Czell Pápa Bóba Devecser Város-Löd Veszprém	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Besteht kein directer Tarif		Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer a) b) 118 114 136 132 150 146 162 158 156 152 168 164 182 178 200 196		Im Kartirungswege		
2433	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Nägel aus Eisen oder Draht und Drahtstifte	den im Tarife für den Umschlagsverkehr via Barcs vom 1. November 1892, Schnitttarif-Tabelle, Abtheilung A mit Frachtsätzen der Classe X u. IX versehenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	den in der Schnitttarif-Tabelle, Abtheilung B enthaltenen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Umschlagsverkehr via Barcs vom 1. November 1892	Die Frachtsätze der Classe X	Die Frschtsätze der Classe IX	Verschieden	Im Kartirungswege		
2434	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 80 q beträgt	U s t r o n	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen und für die Güter nach Ustron auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Localtarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2435	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Garne der Pos. G—3, Punkt a und b, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Krainburg	Bozen-Gries	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	362	339	23	Im Kartirungswege		
					Neumarkt-Tramin				378	354	24			
					St. Michele				395	370	25			
					Trento (Trient)				403	378	25			
					Roveredo				427	400	27			
2436	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Josefihütte	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. März 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold per 1000 kg 28·80		Im Kartirungswege*)		*) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf trs. auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortl. Nr. 796
				Zartlesdorf						30·00				
2437	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Phönix-Waschlauge	Trient	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, excl. der Stationen Budweis, Sigmundsherberg, Olmütz und den darüber hinaus gelegenen Stationen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif der betheiligten Bahnverwaltungen	Classe II	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
2438	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Itzkany transit	Landesgrenze bei Beskid	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Aufgabe hat mit directen, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Betreffender directer Tarif	Antheile aus den directen Tarifen	Heller 85	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen die auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen sind	
					Oświęcim					137				
					Landesgrenze bei Woronienka					67				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
87	Nr. 135 vom 25. November 1897	2091	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Stationen	Wien Oe.N.W.B.	In Rubrik 8 Bezeichnung des Tarifes ist das Datum vom 1. März 1994 auf „1. März **1894**“ zu berichtigen.	
88		2098		Oe.U.St.E.G.			Brünn und Schimitz	In Rubrik 11 ist in der ersten Zeile bei Bilin k.k.St.B. der Nachlass von 0·0 auf **0·60** zu berichtigen.	
89		2100		Oe.N.W.B.			Neubidschow	In den Rubriken 10 und 11 sind in der achten Zeile bei Paredl die Beträge von 8·26 und 0·24 auf „**8·08** und **0·42**“ richtig zu stellen.	
90		2106		B.E.B.			Kolleschowitz	In der Rubrik 5 (von) ist bei den Schachtbezeichnungen ein Beistrich zu setzen, und zwar: Zeile 2 Mariahilf-, Zeile 30 bei Dux: Vertrau auf Gott-, Zeile 32 St. Walpurgis-,	
91	Nr. 137 vom 30. November 1897	2177	Südbahn-Gesellschaft		Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Barcs	Vorarlberg und Lindau, der Schweiz, Frankreich, Süddeutschland und Bayern	In der 11. Spalte beim Nachlasse „50 h per 100 kg“ und in der 14. Spalte ist das Zeichen: „*)“ zu streichen, weil sich die besondere Bemerkung in der 14. Spalte auf alle Nachlässe bezieht	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
90	Nr. 118 vom 12. October 1897	1791	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blau- und Grünöl, Mineralschmieröle und schwere Benzinrückstände	Floridsdorf	Triest S.B. „ -Freihafen S.B. „ S. Andrea S. Sabba Fiume	In der mit „von“—„nach“ überschriebenen Rubrik 5 ist „**und vice versa**“ zuzusetzen. Die betreffenden mit Giltigkeit per 1. Jänner 1898 verlautbarten Taxen werden sonach in beiden Richtungen Geltung haben	
91	Nr. 134 vom 23. November 1897	2069	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mais	Nowoselitza (Bahnhof) transit für Sendungen aus Russland	Czernowitz und Volksgarten	In der vorletzten Rubrik sind in der vorletzten Zeile an Stelle der Worte „Frachtbrief-Duplicaten“ die Worte „**Original-Frachtbriefen**“ zu setzen	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Am Westbahnhofe in Wien gelangt bei der in Ausführung begriffenen Locomotivmontirung ein **Schiebebühnenwagen** mit 75 tons Tragkraft im approximativen Kostenbetrage von 7500 fl. ö. W. zur Herstellung, welche im Offertwege vergeben wird.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die Bedingnisse und der Plan für die Schiebebühnengrube liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau am Westbahnhofe im Administrationsgebäude) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestene den **20. December 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im November 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Einstellung der Weichselschiffahrt

bis zum Frühjahre 1898.

Die commercielle Agentur und das Speditionsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen **Goldlust & Comp.** für den Weichselumschlag in Nadbrzezie und Krakau bringt zur Kenntniss, dass die Schiffahrt auf der Weichsel von und nach Warschau, Thorn und Danzig im Anschlusse an die nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wegen Eisganges bis auf Widerruf eingestellt wurde.

(570)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. Wien, 14. December 1897. X. Jahrgang.

Rechnungsabschluss und Vermögensnachweis der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1896.

Aus der Zusammenstellung über die nach der vom k. k. Eisenbahnministerium vorgenommenen Prüfung festgestellten finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1896 ist Nachfolgendes hervorzuheben:

Die Zahl der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankencassen hat sich im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1895 nicht geändert, und waren während des Jahres 1896 daher 26 solcher Cassen in Function.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1896 fl. 880.810·87 gegen fl. 837.021·18 im Jahre 1895 und fl. 800.436·69 im Jahre 1894.

Von diesen Gesammteinnahmen entfielen auf:

Mitgliederbeiträge	fl. 547.974·90	= 62·2	pCt.
Beiträge des Arbeitsgebers .	„ 272.348·27	= 30·9	„
Sonstige Einnahmen . . .	„ 8.724·86	= 1·0	„
Zinsen	„ 38·965·40	= 4·4	„
Coursgewinne	„ 12.797·44	= 1·5	„
Zusammen . .	fl. 880.810·87	= 100	pCt.

Gegenüber dem Vorjahre 1895 zeigen die Einnahmen eine Steigerung von fl. 43.789·69, welche zuvörderst auf die höheren Mitgliederbeiträge zurückzuführen ist. Letztere betrugen im Jahre 1896 nämlich fl. 547.974·90, im Jahre 1895 fl. 528.998·67 und fl. 492.981·22 im Jahre 1894, wodurch sich auch die Beiträge des Arbeitsgebers entsprechend erhöhten.

Die weiteren Einnahmensteigerungen ergeben sich aus den Coursgewinnen, welche im Jahre 1896 mit fl. 12.797·44 eingestellt sind, während solche im Jahre 1895 nur in der Höhe von fl. 43·30 resultirten. Diese Erhöhung findet ihre Erklärung durch die im Jahre 1896 eingetretene nambafte Courssteigerung fast aller Anlagepapiere.

Zu den „Sonstigen Einnahmen“ ist zu bemerken, dass die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, wie alljährlich seit dem Bestande der Betriebskrankencassen, auch im Jahre 1896 den Betrag von fl. 4708·58 der Krankencasse zuwendete, und dass die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft ihrer Krankencasse den Betrag der im Jahre 1895 an definitive Bedienstete gezahlten Krankengelder per fl. 807·20 freiwillig refundirte.

Die Gesammtausgaben beliefen sich im Jahre 1896 auf fl. 776.506·54$_5$ gegen fl. 777.333·06 im Jahre 1895 und fl. 674.214·97$_5$ im Jahre 1894.

Dieselben vertheilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten	fl. 454.250·85$_5$	= 58·5	pCt.
Aerzte und Controle . . .	„ 129.764·43	= 16·7	„
Medicamente	„ 95.585·03	= 12·3	„
Spitalskosten	„ 23.530·44	= 3·0	„
Beerdigungskosten	„ 32.144·33	= 4·2	„
Verwaltungskosten	„ 3.189·46	= 0·4	„
Sonstige Ausgaben	„ 38.039·20	= 4·9	„
Coursverluste	„ 280·—		
Zusammen . .	fl. 776.506·54$_5$	= 100	pCt.

Die Krankengelder, welche naturgemäss den grössten Theil der Auslagen bilden, haben, da im Jahre 1896 keine Epidemien auftraten, nur eine ganz geringfügige Erhöhung erfahren, nämlich von fl. 453.099·55 im Jahre 1895 auf fl. 454.250·85$_5$ im Jahre 1896. Die Kosten der Aerzte und der Krankencontrole haben sich von fl. 126.361·84 im Jahre 1895 auf fl. 129.764·43 im Jahre 1896 erhöht. Hiebei muss bemerkt werden, dass die Kosten für die bei den Krankencassen der österreichischen Privatbahnen bestellten Aerzte erheblich höhere sind, da an den für die fix bestellten Aerzte bezahlten Jahrespauschalien die Bahnverwaltungen mit bedeutenden Beiträgen participiren.

Die Pauschalien betrugen fl. 186.106·24, und participirten hieran:

a) die Krankencassen mit . .	fl. 115.908·88 =	62·3 pCt.
b) die Bahnverwaltungen mit	„ 62.062·12 =	33·3 „
c) der Pensionsfonds der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit	„ 8.135·24 =	4·4 „
Zusammen . .	fl. 186.106·24 =	100 pCt.

Es trugen sohin die Bahnverwaltungen im Durchschnitte fast ein Drittel dieser Kosten.

Für Medicamente und Heilmittel wurden im Berichtsjahre 1896 fl. 95.585·03 gegen fl. 89.489·61 im Jahre 1895 und fl. 80.119·47 im Jahre 1894 verausgabt. Der stetig steigende Aufwand für Medicamente und Heilmittel ist auf den grossen Zuwachs an Mitgliedern und weiters auf die Gewährung des unentgeltlichen Medicamentenbezuges an die Frauen und Kinder der Mitglieder zurückzuführen.

Die „Sonstigen Ausgaben“ sind etwas zurückgegangen, und sei hier bemerkt, dass unter diesem Titel wie in den Vorjahren ein Theil der Unterhaltungskosten der von der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Falgendorf activirten Feriencolonie für kränkliche Kinder von Krankencasse-Mitgliedern verrechnet ist. Die weiteren Kosten für diese Colonie werden durch Sammlungen unter den Beamten, Spenden u. s. w. gedeckt. Ueberdies muss speciell hervorgehoben werden, dass die Ausgaben für jene Beneficien, welche den Familienangehörigen der Mitglieder gewährt werden, von Jahr zu Jahr stetig steigen. Dieselben betrugen im Jahre 1893 fl. 37.598·86, im Jahre 1894 fl. 48.601·25, im Jahre 1895 fl. 67.581·07 und im Jahre 1896 fl. 70.860·15, d. i. 9·2 pCt. der Gesammtausgaben für Leistungen per fl. 773.314·28$_5$. Diese Darlegung ist bei der in manchen Kreisen herrschenden Strömung gegen die Betriebskrankencassen doppelt interessant, weil bei einer eventuellen Auflösung der Betriebskrankencassen und Beitritt der Eisenbahnbediensteten zu den Bezirkskrankencassen diese Bediensteten für ihre Familienangehörigen keine Beneficien erhalten würden, wogegen die letzteren nach vorstehenden Ausführungen derzeit einen so grossen und für das Wohl der Arbeiterfamilien überaus wichtigen Umfang haben.

Im Ganzen betrugen bei den 26 Betriebskrankencassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1896

die Einnahmen	fl. 880.810·87
die Ausgaben	„ 776.506·54$_5$
sohin der Gebahrungsüberschuss . .	fl. 104.304·32$_5$
gegen einen solchen im Jahre 1895 von	„ 59.688·12

Die Gebahrungsüberschüsse der einzelnen Cassen wurden im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen den Reservefonds zugewiesen.

Von den mit Ende 1896 bestandenen 26 Krankencassen erzielten 11 Gebahrungsüberschüsse, welche die gesetzliche Minimaldotirung von 20 pCt. der Jahresbeiträge übersteigen, bei 6 Cassen variirte der Ueberschuss zwischen 10 und 20 pCt., bei weiteren 6 Cassen ist derselbe unter 10 pCt., während 3 Cassen Gebahrungsausfälle nachweisen.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1895 fl. 936.572·52$_5$, hiezu die Gebahrungsüberschüsse pro 1896 per fl. 104.304·32$_5$, so dass sich mit Ende 1896 die Höhe der Reservefonds auf fl. 1,040.876·85 beziffert. Die Anlage dieser Reservefonds wurde im Sinne des § 27 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, überprüft, und war die Gesammtanlage folgende:

in Werthpapieren	fl. 952.840·90 =	91·5 pCt.
„ deren laufenden Zinsen .	„ 7.885·13 =	0·8 „
„ Sparcasse-Einlagen . .	„ 29.642·08 =	2·9 „
„ Inventarien (nach Abschreibung)	„ 1.023·89 =	0·1 „
„ Baargeld und sonstigen Guthaben	„ 52.293·62 =	5·0 „
Zusammen . .	fl. 1,043.685·62 =	100·3 pCt.
Ab die Passiven . .	„ 2.808·77 =	0·3 „
Verbleibt der ausgewiesene Stand	fl. 1,040 876·85 =	100 pCt.

Das Baargeld, bezw. die Guthaben bei den als Rechnungsführerinnen fungirenden Eisenbahn-Verwaltungen werden Seitens der letzteren im Conto-Correntwege verzinst, und erfolgt successive die Anlage in pupillarsicheren Werthen.

Aus der vorstehenden Darlegung ist zu entnehmen, dass die Ergebnisse der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankencassen auch im Jahre 1896, wie in den Vorjahren, äusserst günstige waren, wobei zu berücksichtigen ist, dass alle diese Krankencassen ihren Mitgliedern Leistungen gewähren, welche die gesetzlichen Mindestleistungen weitaus übersteigen, und dass ausserdem alle diese Cassen auch die Familienangehörigen der Mitglieder berücksichtigen.

Die Eisenbahn-Verwaltungen tragen ausser den ihnen gesetzlich zufallenden, bei den grossen Cassen nicht unbeträchtlichen Kosten der Cassen- und Rechnungsführung zumeist freiwillig alle übrigen Verwaltungskosten, so dass von den gegenständlichen 26 Cassen 10 gar keine Verwaltungskosten, die übrigen 16 nur ganz minimale Auslagen aus diesem Titel nachweisen. Diese Opferwilligkeit der Privateisenbahnen wurde auch schon in den Vorjahren erwähnt und sei hier zum Schlusse nur neuerlich hervorgehoben.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Ist weder die Eisenbahn-Unternehmung noch eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Concessionsbedingungen oder vertragsmässig zur Erhaltung eines bestehenden Weges verpflichtet, dieser Weg aber thatsächlich als Eisenbahn-Zufahrtsstrasse in Benützung, so muss, um die nöthige Zufahrt zum Bahnhofe zu sichern, das thatsächliche Verhältniss in ein rechtliches dadurch geleitet werden, dass die Kategorisirung dieser Strasse als Zufahrtsstrasse nach den Bestimmungen des einschlägigen Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetzes erfolge.

Mit der Entscheidung vom 26. März 1894, Z. 5840, wurde vom steiermärkischen Landesausschusse einvernehmlich mit der k. k. Statthalterei in Graz der Theil der sogenannten Gesäusestrasse, abzweigend von der Eisenstrasse bis zum Kohlenbarren, Parcelle 480/2 und 480/3, als Bahnhof-Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe Hieflau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gemäss der steiermärkischen Landesgesetze vom 16. October 1869, L.-G.-Bl. Nr. 46, und 1. Jänner 1878, L.-G.-Bl. Nr. 3, erklärt und entschieden, dass zur Herstellung dieser Strasse einschliesslich der im Zuge derselben befindlichen Erzbachbrücke die im § 1 des Gesetzes vom 1. Jänner 1878 berufene Concurrenz (der steiermärkische Landesfonds, der Bezirk Eisenerz und die k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit je einem Drittel) verpflichtet sei.

In der gegen diese Entscheidung beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde der nied.-österr. Finanzprocuratur noe. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wurde deren Gesetzmässigkeit angefochten, weil der Bahnhof Hieflau bereits an einer öffentlichen Strasse, der sogenannten Gesäusestrasse, liege und es daher nicht angehe, nunmehr einen Theil dieser öffentlichen Strasse als Bahnhof-Zufahrtsstrasse zu erklären. Es sei schon von der politischen Begehungscommission seinerzeit aus diesem Grunde die Herstellung einer eigenen Eisenbahnzufahrt als gegenstandslos, bezw. als überflüssig unerörtert gelassen worden. Ein weiterer Beleg, dass es sich nicht um eine Zufahrtsstrasse handle, ergebe sich aus der Statthalterei-Entscheidung vom 22. August 1886, Z. 16.660, der zufolge die Gesäusestrasse als eine öffentliche Communication erkannt wurde, und habe in Consequenz dieser Entscheidung auch die Alpine Montangesellschaft die Erhaltung der Theilstrecke vom Kohlenbarren bis zum Bahnhofende beim Wächterhause Nr. 88 laut Uebergabsprotokolles vom 12. September 1889 übernommen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies aus nachstehenden Erwägungen die Beschwerde als unbegründet ab.

Wie die Administrativacten nachweisen, liegt die fragliche Zufahrtsstrasse im Zuge der sogenannten Gesäusestrasse, welche vor etwa 60 Jahren von der Actiengesellschaft der k. k. Innerberger Hauptgewerkschaft hergestellt und von ihr als Privatstrasse, als ihr eigenthümlich, auf eigene Kosten erhalten wurde. Es besteht keine eigene Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe in Hieflau im Sinne der bestehenden oder bestandenen Gesetze über Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, sondern es wird die Verbindung von der sogenannten Eisenstrasse zum Bahnhofe in Hieflau lediglich durch diese Privatstrasse, die Gesäusestrasse, vermittelt.

Diese thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse wurden bei der commissionellen Verhandlung am 8. Juni 1881 anlässlich der Erhebung wegen theilweiser Umlegung und Versicherung des entlang der Station führenden Strassentheiles in Gegenwart der Vertreter der k. k. Staatsbahn-Verwaltung widerspruchslos constatirt. An diesem Verhältnisse wurde auch dadurch nichts geändert, dass diese Strasse, die sogenannte Gesäusestrasse, mit dem Waldbesitze an die Alpine Montangesellschaft und seit dem Jahre 1889 an das Land Steiermark in das Eigenthum überging. Es kann insbesondere aus dem Protokolle, aufgenommen zu Hieflau am 12. September 1884 zwischen dem Vertreter der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach und jenem der Oesterr. Alpinen Montangesellschaft, namentlich daraus, dass nach diesem Protokolle die von der Eisenbahn-Verwaltung umgelegte Strecke von der damaligen Besitzerin, der Alpinen Montangesellschaft, in ihre w e i t e r e Erhaltung übernommen wurde, eine Specialverpflichtung dieser Gesellschaft zur Erhaltung dieses Strassentheiles als öffentliche Strasse nicht gefolgert werden, sondern es bezweckte diese Erklärung lediglich, die Eisenbahn im Grunde des Punkt 10, Punkt c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausdrücklich von der Erhaltung dieser Wegesstrecke dadurch, dass eben der Eigenthümer diese „w e i t e r“ (wie bisher) übernehme, zu entbinden.

Aber auch aus der Statthalterei-Entscheidung vom 22. August 1886, Z. 16.660, lässt sich nicht folgern, dass mit derselben die fragliche Strasse als öffentliche Strasse charakterisirt wurde.

Diese Entscheidung bestätigte im Recurswege die Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft von Leoben vom 23. Juli 1886, Z. 9878, mit welcher Seitens dieser Bezirkshauptmannschaft eine Ingerenz wegen Erklärung der umgelegten Strassenstrecke vom Kohlenbarren bis zum Wächterhause beim Bahnhofe in Hieflau als Eisenbahn-Zufahrtsstrasse abgelehnt und die Alpine Montangesellschaft darauf verwiesen wurde, diesfalls die entsprechenden Schritte selbst zu veranlassen. Mit diesen Entscheidungen erfolgte sonach keine meritorische Entscheidung, sondern die Ablehnung der Competenz zur Entscheidung. Wenn gleichzeitig in der Begründung der Statthalterei-Entscheidung auch davon Erwähnung geschieht, dass die Gesäusestrasse seit jeher eine öffentliche Communication gewesen sei, so kann hieraus ein Argument dafür, dass diese Strasse sich rechtlich als eine öffentliche Strasse im Sinne der massgebenden steiermärkischen Strassengesetze qualificire, umsoweniger abgeleitet werden, als nach diesen Strassengesetzen die Kategorisirung von nicht ärarischen öffentlichen Strassen in die Competenz der Gesetzgebung, bezw. des Landtages, sowie der autonomen Organe (Bezirk, Gemeinde) und nicht in jene der Staatsbehörden fällt. Eine solche Kategorisirung hat jedoch im vorliegenden Falle bisher nicht stattgefunden.

Wenn weiters in der Beschwerde darauf hingewiesen wird, dass in Consequenz dieser Statthalterei-Entscheidung vom Jahre 1886 die Alpine Montangesellschaft laut Uebergabsprotokolles vom 12. September 1889 die weitere Strassenerhaltung übernommen habe, so ist hierüber lediglich zu bemerken, dass diese Uebergabe und Uebernahme nicht im Jahre 1889, sondern vor der fraglichen Entscheidung im Jahre 1884 stattfand, und dass das betreffende Protokoll vom 12. September 1884 (nicht, wie irrthümlich angeführt ist, 1889) datirt ist.

Die Sache liegt, wie in der Gegenschrift des Landesausschusses ganz richtig bemerkt wird, einfach so, dass ein dem Lande Steiermark als Besitznachfolger der Alpinen Montangesellschaft gehöriger Weg, über dessen öffentlichen Charakter (§ 1 des Landesgesetzes vom 23. Juni 1866, Landesgesetz- und Verordnungsblatt Nr. 22, und § 22 des Landesgesetzes vom 9. Jänner 1870, Nr. 20) von den competenten autonomen Organen nie irgend eine Entscheidung getroffen, dessen Charakter als Privatstrasse vielmehr auch Seitens der k. k. Staatsbahn-Verwaltung anerkannt worden ist, und zu dessen Herstellung und Erhaltung im öffentlichen Interesse bis nun Niemand verpflichtet erscheint, deshalb, weil durch diesen Weg auch die Verbindung der Bahnstation Hieflau mit den vorhandenen Communicationen vermittelt wird, als Bahnhof-Zufahrtsstrasse erklärt wurde.

Da nun Niemand, weder die betreffende Eisenbahngesellschaft noch auch eine dritte physische oder moralische Person, durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmässig zur Erhaltung dieses bestehenden Weges verpflichtet ist, dieser Weg aber thatsächlich als Zufahrtsstrasse dient, musste, um die nothwendige Zufahrt zum Bahnhofe in Hieflau zu sichern, das thatsächliche Moment auch in ein rechtliches dadurch geleitet werden, dass eben die Kategorisirung dieser Strasse als Eisenbahn-Zufahrtsstrasse nach Massgabe der Gesetze vom 16. October 1869, L.-G.-Bl. Nr. 46, und vom 1. Jänner 1878, L.-G.-Bl. Nr. 3, durch den hiezu competenten Landesausschuss erfolgte. Durch diese Kategorisirung wird diese bisherige Privatstrasse rechtlich erst Zufahrtsstrasse, und stellen

sich daher alle jene Arbeiten und Ausführungen, welche bei der Strasse und der im Zuge derselben befindlichen Erzbachbrücke als nothwendig für den Bestand dieser Strasse als Zufahrtsstrasse erkannt werden, als Arbeiten zur ersten Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse gemäss §§ 1 und 3 des Gesetzes vom 16. October 1869 dar, für deren Aufwand die im Artikel I des Gesetzes vom 1. Jänner 1878 berufene Concurrenz, sonach die Eisenbahn-Unternehmung, mit einem Drittel aufzukommen und deren weitere Erhaltung, da die Strasse als Bezirksstrasse zweiter Classe erklärt wurde, dann der Bezirk zu übernehmen hat.

Aus diesen Erwägungen musste die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

(Erkenntniss vom 13. Juli 1895, Z. 3514; — conform Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 914.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Erweiterungen am Nordende des Bahnhofes Oderberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Aenderungen der genehmigten Erweiterung der Anlagen am Nordende des Bahnhofes in Oderberg für den 17. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller bestimmt. [E.-M.-Z. 18.878/IV.]

— (Erweiterung der Station Petrowitz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Verbindung mit der Prüfung der Hochbauobjectspläne des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Petrowitz aus Anlass des Anschlusses der Localbahn Petrowitz-Karwin für den 14. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller bestimmt. [E.-M.-Z. 18.879/IV.]

Localbahn Obergrafendorf-Mank. (Variante km 3·1/4-8.) Das vom Landesausschuss in Wien vorgelegte Detailproject einer Variante für die Theilstrecke km 3·1/4—8 der Localbahn Obergrafendorf-Mank wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.336/I.]

Elektrische Kleinbahnen von Brüx über Oberleutensdorf und Georgenthal zurück nach Brüx. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Carl von Pohnert, Bürgermeister der kgl. Stadt Brüx, namens dieser Stadtgemeinde vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit fast durchgängiger Strassenbenützung von Brüx über Oberleutensdorf und Georgenthal zurück nach Brüx die Trassenrevision auf den 15. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Vojaček betraut. [E.-M.-Z. 18.630/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Abänderung der Bezeichnung der Station Königseck in „Königseck-Tieberschlag".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 29. November 1897, Z. 18.487/IV, verfügt, dass für die geänderte Bezeichnung der Station Königseck der Localbahn Neuhaus-Neubistritz die im amtlichen Ortsrepertorium angewendete Schreibweise „Königseck-Tieberschlag" in Anwendung zu kommen hat. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 27. November.)

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

7. December. Der Personenverkehr in der Strecke Arnoldstein—Hermagor wurde wieder aufgenommen.

8. December. Der Gesammtverkehr auf den Linien Villach—Pontafel und Tarvis—Laibach wird am 9. December wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

8. December. In der Strecke Villach—Niederdorf wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 4. November, Z. 66.132, der Direction der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für das nachfolgend bezeichnete Localbahnnetz ertheilt:

a) für eine von der Station Török-Becse-Aracs (Franyova) der bisherigen gesellschaftlichen Hauptlinie Nagy-Kikinda—Török-Becse-Aracs—Nagy-Becskerek abzweigende und diese mit Ueberbrückung der Theiss nächst Ó-Becse mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse der Bacs-Bodroger Comitats-Localbahnen verbindende;

b) für eine von der Station Ó-Becse der Linie a) abzweigende und diese über Tisza-Földvár, Nádai, Turia, die Gemarkung der Gemeinde Szent-Tamás und weiterhin über Kusoura, Torsza, Lolity, Hódság und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Militics in der Station Gombos-Bogojevac (auch Station des Donau-Trajectsverkehres Gombos-Erdöd) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende;

c) eventuell für eine gleichfalls von der Station Ó-Becse der Linie a) abzweigende, diese und die Linie b) über Ó-Verbász und Uj-Verbász in der Station Verbász-Kula mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende;

d) für eine von der Station Verbász-Kula der Linie c) ausgehende und diese über Kula, Keresztur, Filipova und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Militics gleichfalls in der Station Gombos-Bogojeva der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindende;

e) für eine von der Station Török-Becse-Aracs der Linie a) abzweigende und diese in transversaler Richtung an einem geeigneten Punkte mit dem Theissufer verbindende;

f) für eine von der Station Ó-Becse der Linien a) und b) abzweigende und diese in der Station Kula mit der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad und weiterhin über Verbász, Cservenka, Ó-Szivácz und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Szivácz in der Station Ó-Sztapár mit der Localbahn Ujvidék—Ó-Sztapár—Zombor—Baja verbindende;

g) für eine von der Station Ó-Sztapar der Linie f) abzweigende und diese an einem geeigneten Punkte mit der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány und weiterhin mit der Donau-Dampfschiffahrts-Station Apatin verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Lonyathalbahn Dugoselo-Banovajaruga-Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga—Pakrácz-Lipik. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 29. November fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Aladár Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Lonyathalbahn Dugoselo-Banovajaruga-Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga—Pakrácz-Lipik (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1896) statt. Die Hauptlinie a) der neuen Bahn zweigt von der Station Dugoselo der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese in südöstlich-transversaler Richtung in der Station Novska mit deren Linie Zágráb—Sziszék—Bosna-Brod, während die Flügelbahn von der zukünftigen Station Banovajaruga der Linie a) aus diese in der Endstation Pakrácz-Lipik mit der als Sackbahn endigenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbindet. Abgesehen von den localen Interessen der von der Bahn durchzogenen waldreichen und intensiv cultivirten Agrargebiete des südlichen Croatien, ist die neue Linie auch vom verkehrspolitischen Standpunkte besonders

wichtig, da in der Relation Brod—Fiume in Folge des Durchzugsverkehres über Novska-Dugoselo — bei gleichzeitiger Entlastung der Hauptlinie — die Route eine bedeutende Abkürzung erfährt. Die Zweiglinie Banovajaruga—Pakrácz-Lipik stellt eine directe kürzere und wohlfeilere Verbindung mit dem Badeorte Lipik her und wird die Frequenz dieses Badeortes bedeutend heben. Bei dem Bau der von der Bauunternehmungs-Firma Johann Horsky in Zágráb ausgeführten Linien waren streckenweise bedeutende technische Schwierigkeiten zu überwinden. Nachdem die Commission den Bauzustand und die technische Einrichtung der neuen Linie als durchaus entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes.

Eisenbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Olthid (Alutabrücke)—Vörös-Torony (Rothenthurm). (Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Olthid—Vörös-Torony.) Am 17. November wurde die das Schlussstück bildende Theilstrecke Olthid—Vörös-Torony der im Sinne des Uebereinkommens zwischen den Regierungen der österr.-ungar. Monarchie und dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Convention vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 77 ex 1891) zu erbauenden Linie Alvincz—Nagy-Szeben—Olthid—Vörös-Torony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114) mit den Stationen Olthid, Boicza und Vörös-Torony dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Linie wird ihren Anschluss an die auf rumänischem Boden derzeit noch im Bau begriffene Flügelbahn Piatra - Riureni - Calimanesti und Pitesti - Calimanesti - Rothenthurmpass der Linie Verciorova—Piatra—Pitesti—Bukarest finden (vergl. Vrdgt.-Bl. Nr. 36).

Projectirte Localbahn Eszék — Djakovár — Vrpolje-Sztriczivojna. (Realisirungsbestrebungen.) Eine Abordnung des slavonischen Grossgrundbesitzes und der interessirten Handelskammern und Stadtcommunen sprach unter Führung des Obergespans Grafen Theodor Pejacsevich im kgl. ungar. Handelsministerium mit der Bitte um Concessionirung der projectirten Localbahn Eszék—Djakovár—Vrpolje-Sztriczivojna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1895, Vorconcession Post 1, und Vrdgs.-Bl. Nr. 6 und 12 ex 1897) mit der Motivirung vor, dass durch den Bau dieser Slavonien seiner Breite nach durchschneidenden Linie die derzeit kürzeste Verbindung zwischen dem Occupationsgebiete und Budapest hergestellt und auch der Export slovenischer Boden- und Forstproducte gegen Westen vortheilhaft gefördert würde. Wie nun aus Budapest berichtet wird, wurde die Deputation dahin beschieden, dass die Regierung mit der Creditbank und mit dem gemeinsamen Finanzministerium wegen einer directen Eisenbahnlinie Budapest—Essegg—Sarajevo in Verhandlung stehe. Sollten die bezüglichen Unterhandlungen nicht sehr bald zu einem günstigen Ergebnisse führen, werde die Concessionirung für die Vicinalbahn Eszék—Djakovár—Vrpolje erfolgen.

Schmalspurige Localbahn Budapest—Szent-Lörincz. (Projectirte Umgestaltung auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der im Eigenbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahn Budapest — Szent-Lörincz (Dampfbetrieb) hat den Beschluss gefasst, auf ihrer Linie den elektrischen Betrieb einzuführen, zu welchem Projecte der kgl. ungar. Handelsminister bereits im Principe sich zustimmend erklärte. Aus diesem Anlasse wurde der genannten Direction der Auftrag ertheilt, bezüglich der zu errichtenden Stromerzeugungsstation ausführlich detaillirte Vorschläge zu erstatten.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Aenderung des Stationsnamens „Simontornya" auf „Simontornya-Fibris".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Stationsname des Verladebahnhofes, gleichzeitig Haltestelle für den Personenverkehr „Simontornya" (nächst Sárbogárd) ihrer Hauptlinie Budapest — Dombovár — Gyékenyés — Zagrab (Agram) — Fiume auf „Simontornya-Fibris" geändert wurde.

— (Eröffnung der Station Orom als Viehverladestation.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister gestattet, dass die Station Orom der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Orom—Zenta—O-Becse der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen als Viehverladestation eingerichtet und als solche eröffnet werde.

— (Aenderung des Stationsnamens „Tarnócz.") Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Stationsname „Tarnócz" der Neograder Comitats-Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Tarnócz—Losonczy auf „Ipoly-Tarnócz" abgeändert wurde.

Südbahn - Gesellschaft. (Einstellung einer grösseren Anzahl gedeckter und offener Lastwagen in den Verkehr.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft hat in Anbetracht des stetig wachsenden Frachtenverkehrs auf den Linien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes in Ungarn 158 Stück gedeckte und 150 Stück offene Lastwagen à 15 Tonnen Ladefähigkeit von der Ungarischen Verkehrs-Actiengesellschaft (Magyar Forgalmi részvény-társaság), welche, den Typen der kgl. Ungar. Staatsbahnen entsprechend, theils von der Firma Ganz & Comp., theils von der Arader Wagenfabrik Weitzer geliefert wurden, dauernd gemiethet.

Ausland.

Frankreich. (Ministerialerlass betreffend die Regelung der Unterkünfte der Maschinführer und Heizer in den Nachtquartierstationen.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten, Turrel, hat eine aus Fachmännern bestehende Commission eingesetzt, welcher auch Bahnärzte beigezogen waren, zum Zwecke der den sanitären Interessen des Maschinführer- und Heizerpersonals entsprechenden Regelung der Nachtquartiere in den Stationen. Im Sinne des von dieser Commission erstatteten Berichtes hat der Minister nunmehr in einem an sämmtliche Bahnverwaltungen gerichteten Circularerlasse Folgendes angeordnet:

1. Die Zuweisung gedeckter Waggons als provisorische Unterkunft ist absolut untersagt, da bei Sommerhitze oder Winterkälte dort eingerichtete Lagerstätten dem von anstrengendem Dienste in der End- oder Maschinenstation anlangenden Maschinführer- oder Heizerpersonale keine Erquickung bieten.
2. Die in den betreffenden Stationen einzurichtenden, den hygienischen Principien entsprechenden Schlafstätten sind mit Waschtischen mit Wasserspülung und unterirdischem Ablauf des Schmutzwassers einzurichten.
3. Nächst den Schlafzimmern sind Aborte (Waterclosets) herzustellen, und ist deren constant auszuführende Desinfection zu überwachen.
4. Für Beistellung gesunden Trinkwassers ist in geeigneter Weise Vorsorge zu treffen.

Ausser diesen sofort durchzuführenden Massregeln wird noch Folgendes zur successiven Einrichtung empfohlen:

a) Herstellung von Schlaflocalitäten mit durchschnittlich 15 Cubikmeter Luftraum per Lager;
b) ausgiebige und rasch wirkende Ventilationsvorrichtungen;
c) Trennung der Speiseräume (Cantinen) von den Schlaflocalen;
d) Errichtung von Badezimmern und Douchen, insbesondere in den südlichen Departements.

Schliesslich ersucht der Minister alle Bahnverwaltungen, ihr Möglichstes im Interesse der sanitären Pflege dieser mit so grosser Verantwortlichkeit belasteten Personalkategorie zu veranlassen.

— (Einführung einheitlicher Bestimmungen für den directen Wechselverkehr zwischen Italien und England über Frankreich.) Die Conferenz der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Frankreichs, Italiens und Englands hat den Transitverkehr zwischen Italien und England über die französischen Anschlussbahnen, das ist via Vintimille, Modane und St. Gotthard, in folgender Weise geregelt:

1. Wiedereinführung des directen Reisegepäckverkehres zwischen London und Italien, bezüglich des letzteren ohne Unterschied der Bestimmung.
2. Erhöhung des derzeit auf 25 kg beschränkten Freigewichtes auf 30 kg für den Transitverkehr im Bereiche der Eisenbahnen aller drei Staaten.
3. Verlängerung der Giltigkeitsdauer der bisher im Transitverkehre geltenden Tour- und Retourkarten, und zwar ohne Unterschied der gewählten Linie, gegen Aufzahlung einer Supplementstaxe.
4. Behandlung von Bicycles als Reisegepäck.
5. Einführung von Tour- und Retourkarten zwischen Genua und London, welche ferner nicht mehr auf die kürzere Route Dieppe—Newhaven beschränkt sind, sondern auch ab oder nach London für alle jene Routen Giltigkeit haben werden, die von Calais oder Boulogne ausgehen oder dort einmünden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schlusstermine für den Güterverkehr.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 2. December wurde die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz und Raab gänzlich, dann der Güterverkehr zwischen Korneuburg, Nussdorf, Wien, Pressburg, Gönyö, Budapest und den Savestationen am 7. December eingestellt. Bis auf Weiteres bleibt noch offen der Güterverkehr der Stationen Korneuburg, Nussdorf, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Semlin, Belgrad, Pancsova unter sich, sowie der interne Saveverkehr.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung des Schiffsverkehrs im Bereiche der Theissstrecke.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass die Fahrten der gesellschaftlichen Schiffe im Bereiche der Theissstrecke Szolnok und Szeged wegen Eisrinnens sowohl für den Personen- als Frachtenverkehr bis auf Weiters eingestellt wurden.

Frankreich. (Neues Postschiff „Le Nord" im Verkehre zwischen Calais und Dover.) Die den Schiffsverkehr zwischen Calais und Dover betreibende Direction der Französischen Nordbahn hat in jüngster Zeit einen nach einem besonderen System gebauten Schnell-Postdampfer, „Le Nord" genannt, für den Verkehr zwischen Calais und Dover in Cours gesetzt. Das 103 m lange und nur 20·80 m breite, mit scharfem Kiel und Bugspriet construirte Schiff, dessen Körper durchaus aus Stahl hergestellt ist, ist in neun verdichtete Pumpräume abgetheilt, trägt ein Promenadedeck, ein Hauptdeck und ein Zwischendeck und ist mit einem ovalen Rauchfang und zwei Masten ausgerüstet. Am Hauptdeck befinden sich nebst anderen gedeckten Räumlichkeiten, als die Capitänscabine, Küche, der Rauchsalon etc., je acht Passagiercabinen zu beiden Seiten des Bordes; im Zwischendeck sind der Speisesalon, die Cajüten I. und II. Classe, die Damencajüte etc. Das Schiff fasst nebst der 38 Mann zählenden Schiffsmannschaft und dem Dienerpersonale 390 Passagiere I. und 260 II. Classe. Der Betrieb erfolgt durch eine Triple-Expansionsmaschine mit einem auf 7000 Pferdekraft bemessenen Effecte, zu deren Betrieb 12 Kesselgarnituren vorhanden sind. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 21—22 Knoten per Stunde. Der Weg zwischen Calais und Dover wird bei normalem Seegang in $1^3/_4$ Stunden zurückgelegt.

Russland. (Bau eines das Baltische Meer mit dem Schwarzen Meere verbindenden Schiffahrtscanals.) Die kaiserl. russische Regierung hat den Beschluss gefasst, das Baltische Meer mit dem Schwarzen Meere durch einen für grosse Seeschiffe befahrbaren Schiffahrtcanal zu verbinden. Dieser von Cherson ausgehend projectirte zwischen den Flussgebieten des Dniepr und der Dwina liegende Canal soll durch die Gewässer dieser beiden Flüsse mit Heranziehung jener der Beresina gespeist werden. Die Baukosten des circa 1000 Klafter langen, entsprechend breiten und auch für tiefer gehende Schiffe genügend tiefen Canals sind mit 20.000 Pfund Sterling bemessen, und wird derselbe von einer englischen Gesellschaft erbaut werden.

Amerika. (Unterseeisches Fahrzeug zur Hebung versunkener Schiffe etc. mit Taucherbemannung.) Ein „Argonaut" genanntes, eigenthümlich construirtes unterseeisches Fahrzeug ist von der Werfte der „Columbian Iron Works" in Baltimore vom Stapel gelaufen. Der „Argonaut" ist zur Erforschung der Betten von Strömen, Meeren, Seen und Baien, zur Hebung versunkener Schiffe und Schätze und ähnlichen friedlichen Zwecken bestimmt. Sein Kiel ist cigarrenförmig; er hat nahe dem Bug zwei Räder aus solidem Metall von der Grösse gewöhnlicher Wagenräder und am Heck ein drittes kleines Rad; auf diesen Rädern bewegt er sich vorwärts, wenn er auf dem Boden eines Stromes oder Sees sich befindet; die Treibkraft erhält er durch eine Schraube, die durch Elektricität oder eine Gasolinmaschine in Bewegung gesetzt wird. Auf dem Boden der See bewegt er sich mit einer Schnelligkeit von fünf, auf der Oberfläche des Wassers mit einer solchen von acht Meilen per Stunde vorwärts. Taucher können auf dem Fahrzeug, während es sich unter Wasser befindet, aus- und eingehen. Der „Argonaut" ist 36 Fuss lang, 9 Fuss breit und aus Stahl sehr fest gebaut. Am Bug befindet sich ein Scheinwerfer von grosser Leuchtkraft, und längs der beiden Seiten des Kieles sind andere starke Lichter, welche die ganze Umgebung des Fahrzeuges unter Wasser weithin erhellen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis 16. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

10. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Stephanie", Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

10. Decbr., Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca,
13. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich,
15. „ Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. Decbr., um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Flora", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien)
Dampfer „Jupiter", Capitän N. Covacevich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Constanza. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

15. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Cossovich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

16. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Thalia", Capitän G. Verona,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Constanza und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Rizeh und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

14. Decbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän R. Mitis,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe und Yokohama.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. „ Dampfer „Medusa", Capitän T. Androvich,
nach Bombay mit Berührung nach Port Said, Suez, Aden und Karachi.

3. Jänner 1898, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der zeitweiligen Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien Westbahnhof.

Es wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit 15. April 1897 in Wirksamkeit getretene zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien Westbahnhof am 15. December 1897 aufgehoben wird und von diesem Tage an die einschlägigen Tarifbestimmungen wieder in Kraft treten.

Wien, am 9. December 1897. [979]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Settenz—Lobositz.

Die Theilstrecke Settenz—Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wird am 16. December 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Halte- und Ladestelle Ratsch bleibt für den Güterverkehr vorläufig noch gesperrt.

Aussig, am 12. December 1897. [980]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1898 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1898 gelangt ein neuer Anhang zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, des rubricirten Verbandes zur Einführung.

Zugleich tritt der ab 1. Jänner 1897 giltige Anhang zum angeführten Tarife ausser Kraft.

Exemplare des neuen Anhanges können ab 15. December 1897 bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. December 1897. [981]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu dem ab 1. November 1897 giltigen Tarife Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1898 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1898 tritt der neue Anhang zum angeführten Tarife, durch welchen der bisherige ab 1. Jänner 1897 giltige Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 2" des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ersetzt wird, in Kraft.

Exemplare des neuen Anhanges können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. December 1897. [982]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zum angeführten Tarife, enthaltend directe Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen und Aufhebung von Frachtsätzen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. December 1897. [983]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Schmieröle, mineralische, Petroleum-Rückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineraltheer bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10.000 kg, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue, in Kronenwährung lautende Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10.000 kg von den Stationen Elbeteinitz und Pardubitz nach den Stationen des Localverkehres der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer nach Elbeteinitz und Pardubitz zur Einführung.

Zugleich tritt der ab 15. November 1891 giltige Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. ab Elbeteinitz und Pardubitz nebst Nachtrag I und II ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. December 1897. [984]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa.

Tarifnachtrag.

Mit 1. Februar 1898 tritt zum Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa der Nachtrag I in Kraft, welcher theils geänderte, theils neue Fahrpreise enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 60 Hellern erhältlich.

Wien, am 12. December 1897. [985]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt an Stelle des vom 1. November 1894 giltigen Ausnahmetarifes nebst zugehörigen Nachträgen I und II für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Die bezüglichen Frachtsätze sind in Hellern per Tonne ausgedrückt.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1898 in Geltung.

Exemplare sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 10. December 1897. [986]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Befugnisse für die Halte- und Ladestelle Loboditz der Localbahn Kojetein-Tobitschau.

Am 1. Jänner 1898 werden die Befugnisse der an der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestelle Loboditz, welche bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in offen gebauten Wagen zu befördern sind, dann für den Getreideverkehr und für die Abgabe von Düngemitteln in Wagenladungen eröffnet war, dahin erweitert, dass von diesem Tage angefangen in Loboditz Frachtgüter, gleichviel ob selbe in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind, zur Auf- oder Abgabe gelangen können, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.

Die sonstigen tarifmässigen Bestimmungen für Loboditz, betreffend den Ausschluss gewisser Güter von der Auf- und Abgabe, ferner die Manipulation, Abfertigung und Frachtberechnung, werden von dieser Befugnisserweiterung nicht berührt.

Alles Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen und dem Localgütertarif für die hierseitigen Localbahnen zu ersehen.

Wien, am 13. December 1897. [987]

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Anhanges zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres tritt ein neuer Anhang zum Tarife, Theil II des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit.

Mit dem Tage der Einführung dieses Anhanges tritt der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1897 ausser Wirksamkeit; insoweit der letztere in einzelnen Relationen niedrigere Frachtsätze enthält, bleibt derselbe für diese Relationen bis 31. Jänner 1898 in Kraft.

Der neue Anhang enthält diverse ermässigte Frachtsätze.

Exemplare desselben sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, im December 1897. [988]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Kartirungs-Frachtsätze für mineralische Kohlen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1898, gelangen für den Transport mineralischer Kohlen von der Station Granica nach galizischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter Einhaltung der Bestimmungen des vom 15. October 1896 giltigen Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina folgende Kartirungs-Frachtsätze zur Anwendung, und zwar:

Von Granica

Nach	Kilometer	Frachtsätze in Hellern per 100 kg
Alt-Sandec	241	85·2
Bochnia	96	47·2
Drohobycz	411	111·2
Jaslo	244	85·2
Jaroslau	268	87·2
Łancut	233	83·2
Lemberg	400	111·2
Mosciska	330	99·2
Neu-Sandec	234	83·2
Olesczyce	305	95·2
Podgórze-Plaszow	63	32·5
Przemysl	303	95·2
Przeworsk	253	87·2
Radymno	282	91·2
Ropczyce	182	73·2
Rzeszow	216	79·2
Sambor	368	103·2
Sedziszow	190	75·2
Slotwina	109	55·2
Sokal	419	113·2
Stryj	438	115·2
Tarnow	136	59·2

Wien, am 7. December 1897. [989]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Im Nachtrage VI zu Theil II des vom 1. Jänner 1894 giltigen Verbandstarifes hat auf Seite 6 beim Ausnahmetarife Nr. 7 der Frachtsatz sub b) für die Relation Zditz—Matarello statt 261 Heller **richtig 361 Heller** zu lauten.

Wien, am 5. December 1897. [990]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Reexpedition von Zuckerladungen im Lagerhause der Uvěrni Banka in Kolin.

Für die in Peček zur Aufgabe gelangten, im Lagerhause der Uvěrni Banka in Kolin eingelagerten und von dort nach den im Ausnahmetarife Nr I a und b für Zucker des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen enthaltenen Stationen reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis

December 1898 bewilligt. Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller per 100 kg berechnet.

Die Reexpedition der betreffenden Sendungen muss längstens innerhalb 12 Monate vom Tage der Einlagerung derselben stattfinden.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, giltig vom 1. Mai 1896, massgebend.

Wien, am 7. December 1897. [991]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1898 tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit durch die vorgenannten Stationen und die betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 1 Krone oder 85 Pfennig pro Stück bezogen werden können.

Wien, Budapest und München, am 13. December 1897. [992]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schluss der Güteraufnahme.

Wir bringen zur Kenntniss, dass diesjährig die letzte Güteraufnahme für Pressburg, Gönyö und Budapest (auch Donauuferbahnhof)

in Korneuburg und Nussdorf am 14. December 1897,

in Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg und Gönyö am 16. December 1897,

die letzte Güteraufnahme im Bergverkehre ab Budapest (auch Donauuferbahnhof) nach Gönyö, Pressburg, Wien (Donauquaibahnhof, Praterquai, Nordbahnlände), Nussdorf und Korneuburg am 14. December 1897 stattfindet.

Im internen Saveverkehre finden die letzten diesjährigen Güterexpeditionen

ab Semlin (Belgrad) nach Sissek am 14. December 1897,

ab Sissek nach Semlin (Belgrad) am 22. December 1897 statt.

Ebenso wird gleichzeitig der gesammte Schleppladungsverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen geschlossen.

Wien, am 10. December 1897. [993]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Verlegung der Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. November 1897, Seite 2353, publicirte Einführungstermin für den neuen Tarif, Theil II, Heft 1, wird auf den 1. Februar 1898 verlegt. Demnach bleiben die vom 1. September 1894 giltigen Kartirungssätze sammt Nachträgen I bis IV noch bis zum 1. Februar 1898 in Geltung.

Die im obigen Verordnungs-Blatte verlautbarte Ausserkraftsetzung des vom 1. Juli 1894 giltigen Tarif-Theiles II, Heft 1, sammt Nachträgen I bis III mit 1. Jänner 1898 wird hiedurch nicht berührt.

Wien, am 9. December 1897. [994]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 53 für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden im Tarif-Theil II, Heft 3B, vom 15. October 1897.

In dem vorgenannten Tarife sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 53 wie folgt abzuändern:

Nach und von	Heufeld Frachtsätze für 100 kg in Mark
Mähr.-Ostrau	1·34
Schönbrunn	1·34

Wien, am 10. December 1897. [995]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarifheft 1.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag III zum Hefte 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. August 1896 in Kraft, welcher bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und durch die Station Reichenberg zum Preise von 0·05 Mark, resp. 3 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 6. December 1897. [996]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Februar 1894.

In der auf Seite 2476 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. November 1897, Nr. 137, sub [936] enthaltenen Kundmachung hat es in der zweiten Zeile anstatt „des Nachtrages II" richtig „des Nachtrages I" zum Localgütertarife, Theil II, zu lauten.

Teplitz, im December 1897.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	51·6	48	3·6	Im Kartirungswege		
					Brünn (St.E.G.)				73·6	70	3·6			
					Mislitz				49·8	46	3·8			
					Böhm.-Trübau				121·6	110	11·6			
					Chotzen				132·4	120	12·4			
					Pardubic (St.E.G.)				146·0	134	12			
					Kolin (St.E.G.)				154·0	150	4			
2440			Erze	Erze, welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwaage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Strassenfuhrwerken b) Eisenbahnwagen		Tarif-Theil I		Wägegeld: a) 1·0 Heller per 100 kg b) 60·0 Heller per Wagen				
2441			Mauer- und Dachziegel	Laa	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			48·2 Heller	30·0 Heller	18·2 Heller			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
									Heller	Heller	Heller			
2442			Schienenbefestigungsmittel, und zwar: Kupplungsbolzen und [illegible]	Libšic	Lobositz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	56·0	40·0	16·0			Das Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist zu besorgen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und auf den betreffenden Frachtbriefen Organe dieser Verwaltung als Empfänger angeführt sein
				Libšic	Aussig (St.E.G.)				70·0	50·0	20·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2443	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Grammat-Neusiedl (St.E.G.) transit (für Transporte von Stationen der Bares-Pakraczer Bahn*)	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	23 Heller	16 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		*) Die betreffenden Sendungen müssen in den Stationen der Bares-Pakraczer Bahn mit directen Frachtbriefen nach Wien (St.E.G.) loco via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gelangen
			Holz der Classe C						17·4 Heller	16·0 Heller	1·4 Heller			
2444			Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Grammat-Neusiedl (St.E.G.) transit (für Sendungen von Stationen der Südbahn-Gesellschaft in Steiermark, dann aus Italien*)		Aufrechthaltung der für die Classe C. resp. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	16 Heller	Verschieden			*) Die Sendungen müssen mit directen nach Wien (St.E.G.) loco via Grammat-Neusiedl lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2445			Wein, Weinmaische und Weinmost	Grammat-Neusiedl (St.E.G.) transit (für Sendungen aus Italien, dann von Triest und Fiume*)	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			24 Heller	16 Heller	8 Heller			*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Italien, Triest oder Fiume nach Wien (St. E. G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden
2446			Rohöl in Reservoirwagen	diversen Stationen	via Wiener Verbindungsbahn	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Tarif-Theil 1		Waaggebühr in Wien (St.E.G.) 120 Heller per Reservoirwagen				Verwiegung auf der Geleise-Brückenwaage am Bahnhofe in Wien (St.E.G.) über Auftrag der k. k. Zollbehörde
									Waaggebühr in Hellern					
2447			Frachtgüter der Wagenladungsclassen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalic-Boskovic auf der Strassenbrückenwaage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen; ununterbrochene Verwiegung in Strassenfuhrwerken			2	1	1			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2448	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schimitz	diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I	Wägegeld per Wagen in Hellern: 120	80	40	Im Kartirungswege		
2449			Kalkstein	Schwarzbach	diversen Stationen			Tarif-Theil I	Wägegeld per Wagen in Hellern: 120	80	40			
2450			Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag (St.E.G.)	diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahnes		Tarif-Theil I	Krahngebühr in Prag in Hellern per 100 kg: 4	2	2			
				oder vice versa										
2451			Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Candis und Gerstezucker)	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Ungar.-Hradisch transit	Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut		Localtarif	6 Heller	5 Heller	1 Heller			
2452			Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C. bezw. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	Heller 64	Verschieden			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Gross-Schwechat						56				
				Fischamend						52				
				Klein-Neusiedl						50				
				Schwadorf						50				
				Mannersdorf						50				
				Gerasdorf						33				
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Kromau	Grussbach-Schönau (St.E.G.)				22·6	19·0	3·6			
				Wolframitz					20·6	17·0	3·6			
				oder vice versa										
			Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Deutsch-Altenburg				86·2	62	24·2			
					Petronell				82·2	58	24·2			
					Rohrau				78·2	56	22·2			
					Wilfleinsdorf				52·2	46	6·2			
					Trautmannsdorf				50·8	44	6·8			
					Götzendorf (St.E.G.)				49·8	42	7·8			
					Grammat-Neusiedl (St.E.G.)				48·2	40	8·2			
					Himberg				46·6	38	8·6			
					Lanzendorf-Rannersdorf				45·8	36	9·8			
					Schwechat-Kledering				45·2	36	9·2			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2453	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphtha), Blau-, Grün- und Maschinenöl. b) Leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer, auch eiserne, aller Art*)	Elbeteinitz	Leitomischl (L.B.)	ad a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer. Auflieferung von mindestens 60 Stück derselben per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 56·0	Heller 48·0	Heller 8·0	Im Kartirungswege		*) Für leere, gebrauchte Fässer gelten nebenstehende Frachtsätze in umgekehrter Richtung. Beide Frachtsätze [ad a) und b)] finden weiter nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von den mit der Station Elbeteinitz, resp. Pardubic in Geleiseverbindung befindlichen Petroleumraffinerien aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Tischnowitz (L.B.)				87·0	79·0	8·0			
				Pardubic (St.E.G.)	Leitomischl (L.B.)				44·0	36·0	8·0			
					Tischnowitz (L.B.)				79·0	71·0	8·0			
2454			Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstetten	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			19·0 Heller	10·0 Heller	9·0 Heller			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2455			Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Heller 35·4	Heller 20·0	Heller 15·4			
					Marchegg (St.E.G.)				52·0	36·0	16·0			
					Wien (St.E.G.)				40·8	20·0	20·8			
				Neubau-Kreuzstetten	Stadlau				24·6	17·0	7·6			
					Marchegg (St.E.G.)				42·2	32·0	10·2			
					Wien (St.E.G.)				30·2	17·0	13·2			
2456			Mauer- und Dachziegel	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Heller 47·8	Heller 30·0	Heller 17·8			
					Wien (St.E.G.)				52·4	30·0	22·4			

1	[illegible]	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass Bilnitz-Brumov Hradek-Slawičin	Ung.-Ostra	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. „temporärer Anhang" zu demselben	Heller 33·6 31·8 34·0	 31 31 31	 2·6 0·8 3·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Ung.-Ostra	Vlarapass Bilnitz-Brumov Hradek-Slawičin				30·0 31·8 34·0	23 23 23	7·0 8·8 11·0			
2458			Zuckerrübe	Vlarapass Bilnitz-Brumov	Bisenz-Pisek transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Heller 49·2 47·0	 34 34	 15·2 13·0			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapass Bilnitz-Brumov Hradek-Slawičin				49·2 47·0 40·2	26 26 26	23·2 21·0 14·2			
2459			Zuckerrübe	Vlarapass Bilnitz-Brumov	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif, resp. „temporärer Anhang" zu demselben	Heller 41·2 38·8	 36 36	 5·2 2·8			
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Vlarapass Bilnitz-Brumov Bohuslawitz a. d. Vlara				41·2 38·8 30·6	30 30 30	11·2 8·8 0·6			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Hradschowitz Poppowitz Nezdenitz	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik) oder vice versa				14·8 12·8 22·6	13 11 20	1·8 1·8 2·6			
2460			Schotter	Kals-Podol Prachovic (Station)	Chotti[illegible]	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Heller 16·4 15·6	 10 9	 6·4 6·6			Der Schotter muss entweder zum Strassenbau oder zur Erhaltung und Beschotterung der bestehenden Strasse Verwendung finden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2461	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Aussig (St.E.G.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	58 Heller	32 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2462			Sand der Pos. E–18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Borohrádek	Starkoč transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			28·8 Heller	25·0 Heller	3·8 Heller			
2463			Pflastersteine	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Raudnic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			42·8 Heller	27·0 Heller	15·8 Heller			
2464			Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St. Marx oder vice versa	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Besteht kein Frachtsatz	17 Heller				
2465			Düngemittel des Specialtarifes 3	Knobis	Kralup (St.E.G.) loco und transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			25·2 Heller	15·0 Heller	10·2 Heller			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2466			Alteisen	diversen Stationen	Segen-Gottes	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab-, resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewaage		Tarif-Theil 1	Waaggebühr in Segen-Gottes per Wagen: 120 Heller	80 Heller	40 Heller			
			Eisenschlacke	Segen Gottes	diversen Stationen									

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2467	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ladendorf	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	83 Heller	20 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2468			Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification	Frischau		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			55·8 Heller	33 Heller	22·8 Heller			
2469				a) Schleinbach b) Wolkersdorf	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			Heller a) 25·2 b) 22	Heller a) 16 b) 16	Heller a) 9·2 b) 6			
					Stadlau				a) 19·4 b) 16·8	a) 16 b) 14	a) 3·4 b) 2·8			
2470			Eisenbahnschwellen aus Holz	Olmütz (St.E.G.) transit	Pardubitz (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Rossitz)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			74·8 Heller	54 Heller	20·8 Heller			Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein
2471			Regietransporte der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Marchegg (Station)	Marchegg (Landesgrenze) oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				0·32 Heller		Im Abrechnungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2472	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungarisch-Hradisch (Zuckerfabrik)	Sudoměřitz-Landesgrenze transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Besteht kein Frachtsatz		40 Heller		Im Kartirungswege		
2473	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker, Stärkezucker, Candis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	145·2 Heller	100 Heller	45·2 Heller	Im Kartirungswege		
				Opočno	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit			Localtarif	148 Heller	100 Heller	48 Heller	Im Kartirungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
2474	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699 2700	Moravan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Temporärer Anhang zum Localtarife	12 Heller	9 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein
2475	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Holubitz transit	Austerlitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	13·8 Heller	11 Heller	2·8 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899	Die Transporte müssen mit directen, von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenbahnschwellen aus Holz	a) Lobositz-Landungsplatz b) Bodenbach (St.E.G.)	Lobositz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	a) 13·4 Heller b) 30·2 Heller	a) 8·0 Heller b) 22·0 Heller	a) 5·4 Heller b) 8·2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
									Heller					
2477			Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Bisenz-Pisek transit	Ungar.-Ostra	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			13	11	2			
			Saturationsschlamm						11·8	11	0·8			
									Krahngebühr in Knobis per 100 kg in Hellern					
2478			Maschinen und Maschinentheile	Knobis	diversen Stationen	Das Ein- und Ausladen der Sendungen in Knobis mit Benützung des Hebekrahnes von den Strassenfuhrwerken auf die Eisenbahnwagen oder umgekehrt hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen		Tarif-Theil I	4	2	2			
				oder vice versa										
2479			Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Střebichovic-Vinařic	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	72·8 Heller	40·0 Heller	32·8 Heller			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
									Heller					
2480			Bruchsteine und Schotter (excl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Přelouč	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	23·6	13·0	10·6			Die Sendungen müssen zum Strassenbau bestimmt sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Prachovic (Station)					22·8	12·0	10·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
2481	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker, Stärkezucker, Candis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag (St.E.G.) Hrabovka trs.	Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	a) 148	a) 123	a) 25		Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
					Prag (St.E.G.), Hrabovka transit (für Stationen der k.k.St.B. südlich von Mnichovic-Stranschitz, jedoch exclusive Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				a) 148 b) 148	a) 94 b) 94	a) 54 b) 54			
										Heller				
2482			Eisenconstructionstheile	Stefanau	Braunau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarif	138·6	97·0	41·6	Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden und spätestens bis Ende September 1898 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Braunau tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue, bezw. zur ersten Einrichtung der neuen Appreturanstalt des Herrn Ignaz Kobitz in Braunau bestimmt sind und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden	Das Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Dampfkessel	Prag (St.E.G.)	Braunau	Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			a) 156·2 b) 143·8	a) 109·0 b) 101·0	a) 47·2 b) 42·8			
			Dampfmaschinen	Prag (St.E.G.)	Braunau	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			242·4	170·0	72·4			
										Heller				
2483			Holz des Specialtarifes 2	Bojkowitz	Butschowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz	54	50	4		Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
				Nezdenitz					54	50	4			
			Holz der Classe C (excl. Brennholz)	Bojkowitz					54	50	4			
				Nezdenitz					52·4	50	2·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2484	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz zu Grubenzwecken	Zwittau Abtsdorf Leitomischl (L.B.) Triebitz (St.E.G.)	Střebichovic-Vinařic (einschliesslich des Zuschubes zu den mit dieser Station verbundenen Rangirbahnhöfen Ronnaschacht, Tuhaň und Libušin)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	72·0 Heller		Im Kartirungswege		
2485			Steine, welche laut Tariftheil I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896 nach Specialtarif III tarifiren	Nachod	Halbstadt (transit)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen		Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband			4·0 Heller		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1899	
2486			Zucker der Classe II	Peček	Prag (St.E.G.) Hrabovka trs.	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Heller 49·4	Heller 40·0	Heller 9·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
					Prag (St.E.G.) Hrabovka trans. (für Stationen der k. k. Oesterr. Staatsb. südlich von Mnichovic-Stranschitz, jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				49·4	32·0	17·4			
2487			Getreide und Hülsenfrüchte	Frischau Grussbach-Schönau (St.E.G.) Hödnitz Laa (St.E.G.)	Segen-Gottes oder Tečic	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		„Temporärer Anhang" zum Localtarife	Heller 54·6 59·4 69·0 65·4	Heller 50·0 53·0 62·0 59·0	Heller 4·6 6·4 7·0 6·4		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
				Ladendorf Marchegg (St.E.G.) Mistelbach					73·6	66·0	7·6			
				Possitz-Joslowitz Poysdorf (L.B.)					63·6 81·6	57·0 73·0	6·6 8·6			
				Raasdorf Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf					73·6	66·0	7·6			
				Staatz Stadlau Wolkersdorf Znaim (St.E.G.)					69.6 73·6 73·6 74·4	63·0 66·0 66·0 67·0	6·6 7·6 7·6 7·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2488	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Svoleňoves (St.E.G.), (L.B.) oder vice versa	diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I			1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine von dem Etablissement, welche das Aufladen besorgt hat, verfasste und vom Stationschef in Svoleňoves vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	In den bezeichneten Documenten muss bahnämtlicherseits bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen der Frachtgüter durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde
NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Svoleňoves (St.E.G.) in directer Schienenverbindung stehen.														
2489			Rübenschnitte	Ung.-Hradisch transit	Ung.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 in Vorlage zu bringen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2490			Steine der Classe C	Wildenschwert (St.E.G.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	55·4 Heller	39·0 Heller	16·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1899 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2491			Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699/2700	Dasic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		„Temporärer Anhang" zum Localtarife	14 Heller	9 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2492	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 19·2	14	5·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1899	
					Simmering (St.E.G.) loco				16·8	14	2·8			
				oder vice versa										

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien (St.E.G.)—Himberg auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche:

a) von der Südbahn oder den westlichen Staatsbahnen in Wien (St.E.G.) anlangen und von da zum Localtarife nach Himberg weitergesendet werden;

b) von Himberg nach Wien (St.E.G.) zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;

c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Himberg direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien (St.E.G.) auch für jene Sendungen, welche Wien (St.E.G.) transitiren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine directen Frachtsätze bestehen und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien (St.E.G.) der officielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

1	2	3	4	5 von	nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2493	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kochsalz, Meersalz, Stein- und Sudsalz, auch Lecksteine, Seesalz und Fabriksalz	Bisenz-Pisek transit	Gaya	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. — Aufrechthaltung der für den Specialtarif I bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	24 Heller	20 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Diese Documente sind mittelst Consignation längstens bis Ende März 1899 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen der Sendungen in Gaya haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				oder vice versa										
2494			Steine, welche laut Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896 nach Specialtarif II tarifiren	Nachod	Halbstadt (transit)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband			4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2495	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699/2700	Ubersko	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	„Temporärer Anhang" zum Localtarife	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein
2496			Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht worden sind, dass das Abladen durch die Arbeiter und auf Kosten der Partei zu erfolgen hat; endlich mit Ausnahme mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Austerlitz				Localtarif			1·6 Heller als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Monatlich vorzulegende Ausweise, deren Richtigkeit vom Stationschef in Austerlitz bestätigt werden muss, und in welchen die auf- oder abgeladenen Sendungen einzeln nach Datum, Inhalt, Gewicht und Bestimmungs-, bezw. Aufgabsstation anzuführen sind	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Austerlitz in directer Schienenverbindung stehen. Die betreffenden Güter müssen auf der bezüglichen Schleppbahn befördert und durch Arbeiter der Partei auf-, bezw. abgeladen werden
2497			Frachtgüter aller Art	Raudnic	diversen Stationen oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen		Tarif-Theil I			1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		**Bei den Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine von dem Etablissement, welches das Aufladen besorgt hat verfasste und vom Stationschef in Raudnic vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.
Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnic in directer Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2498	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk		Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Commercialbahnen)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	N.B. Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen, nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn oder der Böhmischen Commercialbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
				Kalk-Podol					35·8	25	10·8			
				Kostelec-Vižec					32·6	25	7·6			
				Prachovic					35·0	25	10·0			
2499			Getreide	Gross-Meseritsch	Trebitsch (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif I bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			37·6 Heller	28·0 Heller	9·6 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Das Abladen der Sendungen in Trebitsch haben die Parteien zu besorgen
2500			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Sudoměřitz-Landesgrenze transit	Gaya	Aufgabe der Sendungen in ungarischen Stationen mit directen Frachtbriefen u. Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen					4 Heller			
2501			Thon, auch Schieferthon, lose oder in Säcken verpackt	Střebichovic-Vinařic	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			44·4 Heller	25·0 Heller	19·4 Heller			
2502			Zucker der Classe II		Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse od. Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1899	
				Ung.-Ostra					80	66	14			
				Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)					76	62	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2503	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gerste	Grammat-Neusiedl und vice versa	Wien St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes I allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	24 Heller	18 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **von Grammat-Neusiedl nach Wien:** auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe: bei den Sendungen **von Wien nach Grammat-Neusiedl:** auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
2504			Getreide	Bruck a. d. L. transit (für Sendungen von den Stationen der Strecke Pándorf Komárom der königl. Ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der Westungar. Localeisenbahn)	Gross-Schwechat (via Götzendorf—Fischamend)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden		4 Heller		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
2505			Bruchsteine und Schotter (excl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) loco	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif	Heller 33·8	Heller 16	Heller 17·8		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Prachovic					33·0	16	17·0			
2506			Frachtgüter der Classen I	Leitomischl (L.B.)	Olmütz (St.E.G.)	Bei directer Bahnbeförderung via Chotzen		Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Heller 193·2	Heller 163	Heller 30·2		Für Sendungen von Leitomischl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Leitomischl: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
			II						131·8	124	7·8			
			Sperrige Güter						238·0	222	16·0			
			I		Inländischen Stationen ab Chotzen in der Richtung gegen Bodenbach-Braunau, bezw. Halbstadt und gegen Olmütz (Olmütz exclusive) oder vice versa				Verschieden		Heller 10			
			II								4			
			Sperrige Güter								12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2507		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter der Classen (exclusive Mehl und Mahlproducte) I	Wien (St.E.G.)	Grammat-Neusiedl	Unter Aufrechthaltung der für diese Classen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 32·8	18	14·8	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
			II						24·4	18	6·4			
			A						24·0	18	6·0			
			B						23·0	18	5·0			
			C	oder vice versa					17·4	16	1·4			
2508			Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarife, Theil I, zur Classe B und C gehören	Nachod	Halbstadt (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B, bezw. der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen			Heller Classe B 31·8	28·0	3·8		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
									Classe C 23·2	19·0	4·2			
2509			Spodium	Hohenmauth (L.B.)	Stationen in der Richtung gegen Prag (St.E.G.) via Chotzen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu besorgen				Nachlass von der Manipulationsgebühr	4 Heller		Bei Sendungen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen. Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Documenten, welche spätestens bis Ende März 1899 vorzulegen sind, ist Seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch Organe der Partei vorgenommen wurde	
			Melasse und Osmosewasser								4 Heller			
			Zucker der Classen II und A	oder vice versa							8 Heller			

Ausgeschlossen von der Rückvergütung der nebenstehenden Manipulationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermässigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmauth oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, sowie solche Sendungen, die von Hohenmauth via Chotzen nach Stationen in der Richtung gegen B.-Trübau, bezw. Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zugeständniss gilt nur für mit der Station Hohenmauth in directer Schienenverbindung stehende Etablissements.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2510	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 und des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896	Hronov Nachod Neustadt a. d. Mettau Opočno	Preuss.-Schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (incl.), Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und die Ausnahmetarife 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	•	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden	Verschieden	Heller 2 4 4 4		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
2511			Garne, auch Twiste (Baumwollgarne), aus vegetabilischen Stoffen, ein- oder zweidrähtig, dann mehr als zweidrähtig, Häkelgarn, Heft- und Strickwolle	Nachod	Wekelsdorf oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898		Verschieden	20 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Wekelsdorf und der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich der Sendungen von Wekelsdorf nach Nachod. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 einzureichen	
2512			Güter des Specialtarifes I	Bisenz-Pisek transit	Gaya oder vice versa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif	24 Heller	20 Heller	4 Heller		Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen mittelst Consignation längstens bis Ende März 1899	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2513			Sand	Bisenz-Pisek transit	Gaya Nemotitz	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller 17·4 24·6	Heller 14·0 17·0	Heller 3·4 7·6		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2514	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Wlkosch-Keltschan	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	17·6 Heller	16·0 Heller	1·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2515			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Okřisko (St.E.G.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Ausnahmetarif für Holz	42 Heller	39 Heller	3 Heller		Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
2516			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch oder Rudikau	Kanitz-Eibenschitz Brünn (St.E.G.) Kromau Wolframitz Mislitz Grussbach-Schönau (St.E.G.) Possitz-Joslowitz Laa Frättingsdorf Mistelbach Wolkersdorf Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Okřisko (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	Heller 38 37 42 43 47 53 55 56 62 66 76 87 26			Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
2517			Mehl und Mahlproducte	Bruck a. d. L. (St.E.G.) Localb. Wilfleinsdorf Trautmansdorf Götzendorf (St.E.G.) Götzendorf (Localbahn) Gr.-Neusiedl (St.E.G.) Himberg Lanzendorf-Rannersdorf	Wien (St.E.G.)	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut		Localtarif, bezw. „temporärer Anhang" zu demselben	Heller 41·6 37·6 32·8 24·0 32·0 24·0 19·2 16·0	Heller 31 27 22 19 26 18 16 14	Heller 10·6 10·6 10·8 5·0 6·0 6·0 3·2 2·0		Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	
2518			Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstetten	Raasdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee Marchegg (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		„Temporärer Anhang" zum Localtarife	Heller ad a) / ad b) 26·2 / 23·0 31·0 / 26·6 34·2 / 28·0 36·0 / 32·0	Heller ad a) / ad b) 23 / 21 28 / 24 31 / 26 33 / 30	Heller ad a) / ad b) 3·2 / 2·0 3·0 / 2·6 3·2 / 2·0 3·0 / 2·0		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1899	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2519	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Poříčan	Lieben (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Temporärer Anhang zum Localtarife	18·0	16·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Prag (St.E.G.)				21·2	20·0	1·2			
2520			Holz des Specialtarifes 2	Wien (St.E.G.)	Hainburg	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	59·8 Heller	43·0 Heller	16·8 Heller		Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1899 vorzulegen	
2521			Getreide	Trebitsch (St.E.G.)	Gross-Meseritsch	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	37·6	28·0	9·6		Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe	Das Abladen der Getreidesendungen in Gross-Meseritsch haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Okřisko (St.E.G.) loco und transit (für Sendungen von Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k.k.Oe.St.B. via Iglau)					47·2	37·0	10·2			
			Mehl und Mahlproducte	Gross-Meseritsch	Trebitsch (St.E.G.)	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			Verschieden	28	Verschieden		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe	
					Okřisko (St.E.G.) loco und transit (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k.k.Oe.St.B. via Iglau)					37			Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1899 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
[illegible]	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrube, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	Jenšovic	Lužec (L.B.) oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Temporärer Anhang zum Localtarife	10 Heller	9 Heller	1 Heller	Im Rückvergütungswege	a) Bei Zuckerrüben: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. b) Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Obige Frachtdocumente sind längstens bis Ende März 1899 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2523			Regiegüter der Böhm. Commercialbahnen, und zwar: Güter der Classen B u. C sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 / Güter der Classen I, II und A	Auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen (Güter der Classen B u. C …) / Bei Aufgabe in beliebigen Mengen (Güter der Classen I, II und A). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	Verschieden	1·2 Heller per Tonne und 1 km plus 60 Heller Mgb. per Tonne / 2 Heller per Tonne und 1 km plus 80 Heller Mgb. per Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Böhm. Commercialbahnen müssen die Organe dieser Verwaltung als Aufgeber erscheinen
2524			Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Wien (St.E.G.) loco	Wien (S.B., K.F.N.B., K.E.B. und E.W.A.) loco und transit Wien-Donauquaibahnhof Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai oder vice versa	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894		Die bezüglichen für die betreffenden Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien bestehenden Frachtsätze für Wien (St.E.G.) transit zuzüglich 8 Heller		Im Rückvergütungswege	Bei den in Wien (St.E.G.) **aufgegebenen** Sendungen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend; bei den in Wien (St.E.G.) **angelangten** Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	Insofern bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2525	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker	Sadska (L.B.)	Poříčan transit (für Sendungen nach Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, welche in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska - Poříčan transit die nebigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung
			Melasse, Spodium, Kohle und Coaks, sowie Steine der Classe C	Poříčan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Sadska (L.B.)				Verschieden	10 Heller	Verschieden			
2526			Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	Marchegg (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				Heller			Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1899	Die Sendungen müssen mit directe von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.B.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
				oder vice versa		Bei Expedition als Eilgut für gewöhnliche Eilgüter			180	67	113			
						ermässigte Eilgüter			67	65	2			
						Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I			65	46	19			
						„ „ II			45·8	44	1·8			
						„ „ A			44	36	8			
						„ „ B			36	31	5			
						„ „ C			30·6	26	4·6			
						des Specialtarifes II			34	26	8			
2527			Mehl und Getreide	In allen Relationen nach oder von Rossitz-Pendorf					1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr				Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufgabs-Recepisse bei den Aufgabsgütern und Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei den Abgabsgütern spätestens bis Ende März 1899	Diese Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, deren Aufladen in die Eisenbahnwagen, bezw. deren Abladen aus denselben von der Partei durch ihre Arbeiter und auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgt wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2528	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ung.-Hradisch transit	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	76 Heller	62 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1899	
2529			Sandstein, roh, behauen	Nachod	Halbstadt St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen			23·2 Heller	19·0 Heller	4·2 Heller		Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1899	
2530			Frachtgüter aller Art	Moravan	diversen Stationen oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Tarif-Theil I		1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr			**Bei den Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine von dem Etablissement, welches das Aufladen besorgt hat, verfasste und vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Documente sind spätestens Ende März 1899 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen **bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. — Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2531			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag (St.E.G.), Hrabovka trans. (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern	Schönpriesen Aussig (St.E.G.) Hrobec Lobositz Raudnic Theresienstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	52 Heller 50 Heller		Im Rückvergütungswege	**Auf** den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
									Heller					
2532	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Starkoč transit	Braunau	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	31·6	26	5·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die diesbezüglichen Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Bahnorgane bestätigt sein muss, dass das Abladen der Sendungen von der Partei innerhalb der festgesetzten Frist besorgt wurde. Die Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
					Hermsdorf-Oehlberg				30·2	24	6·2			
					Halbstadt				27·2	21	6·2			
					Wekelsdorf				23·2	17	6·2			
					Matha-Mohren				21·0	15	6·0			
					Politz				18·0	12	6·0			
					Hronov				15·4	9	6·4			
					Nachod				11·6	9	2·6			
					Neustadt a. d. M.				11·2	9	2·2			
					Bohuslavic-Černčic				13·8	9	4·8			
					Opočno				16·8	11	5·8			
					Tyništ (St.E.G.)				24·6	19	5·6			
					Borohradek				28·8	23	5·8			
					Čerma-Jeleni				31·2	25	6·2			
					Oujezd				33·6	28	5·6			
					Chotzen				36·4	30	6·4			
2533			I. Wagenladungsgüter der Classe C*) II. { Rübenschnitze und Presslinge *)	I. diversen Stationen	Bisenz-Pisek transit	Sendungen müssen über die gesellschaftlichen Linien anlangen und durch Arbeiter der Partei abgeladen werden			1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr				Bei den Abgabsgütern: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei den Aufgabsgütern hingegen Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens Ende März 1899. Auf den bezeichneten Documenten muss durch die Station Bisenz-Pisek trs. bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen thatsächlich durch Organe der Partei erfolgt ist	*) Gilt nur für Sendungen für oder aus Etablissements, welche mit Bisenz-Pisek trs. in Geleiseverbindung stehen
				II. Bisenz-Pisek transit	Stationen des mähr. Transversalnetzes der St.E.G. oder der Waagthallinie der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Sendungen müssen durch Arbeiter der Partei verladen werden								

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2534	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht wurden, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat, ferner mit Ausnahme von mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Beřkowitz-Melnik		„	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif			1·6 Heller per 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	**Bei Aufgabsgütern:** Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend; **bei Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Diese Documente, welche die bahnämtliche Bestätigung tragen müssen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch die eigenen Arbeiter der Partei erfolgt ist, sind längstens Ende März 1899 vorzulegen	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Beřkovic-Melnik in directer Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Güter müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden
2535				Trebitsch	Okřisko	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen			17·6 Heller	14·0 Heller	3·6 Heller		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1899	
2536			Getreide	Wien (St.E.G.)		Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke **ab Wien** nach den genannten Stationen Giltigkeit, welche: a) von der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarif an die Bestimmungsstation weiter gesendet werden, und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
					Götzendorf (St.E.G.)				24·0	18	6·0			
					Trautmannsdorf				32·8	20	12·8			
					Wilfleinsdorf				37·6	25	12·6			
					Bruck a. d. L. (St.E.G.) (Localbahn)				41·6	29	12·6			
					Rohrau				41·6	38	3·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2537	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit (für Sendungen von Zbirov und Holoubkau)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	a) 72·6 Heller b) 61·4 Heller	a) und b) 52·0 Heller	a) 20·6 Heller b) 9·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2538			Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3 (excl. Kohle)	Aussig (St.E.G.) transit oder vice versa	Nestersitz-Pömmerle	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden		4 Heller		Bei Sendungen **von** Nestersitz-Pömmerle: Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen **nach** Nestersitz-Pömmerle: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1899	Die Sendungen müssen von Stationen der A.T.E. oder deren Hinterbahnen, von Stationen der Oe.N.W.B. und der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha stammen und an ein Etablissement in Nestersitz, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist, adressirt sein, bezw. von einem solchen Etablissement nach den vorgenannten Stationen aufgegeben werden
2539			Getreide	Bruck a. d. L. St.E.G. (Localbahn)		Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Wien (St.E.G.)				41·6	29	12·6			
					Simmering (St.E.G.)				39·2	29	10·2			
					Schwechat-Kledering				35·2	29	6·2			
				Götzendorf (St.E.G.)	Wien (St.E.G.)				24·0	18	6·0			
				Trautmannsdorf					32·8	20	12·8			
				Wilfleinsdorf					37·6	25	12·6			
				Rohrau					41·6	38	3·6			

*) Die obigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giltigkeit, welche: a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt und von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2540	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Künstlicher Dünger, incl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter)	Lanzendorf-Rannersdorf	Marchegg (St.E.G.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	24 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
					Bruck a. d. L. (St.E.G.)					20 Heller				
2541			Eisen (roh) aller Art der Classe C	Wildenschwert transit	Stefanau	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			50·4 Heller	42·0 Heller	8·4 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
2542			Sand	Čerma-Jeleni		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			Heller				Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Cotzen				13·2	11	2·2			
					Hohenmauth				23·6	17	6·6			
					Cerekvic-Böhm. Hruschau				30·0	22	8·0			
					Leitomischl				36·4	26	10·4			
					Böhm. Trübau				26·8	23	3·8			
2543			Zucker der Classe II	Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag St.E.G. (Hrabovka transit) (für Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis incl., jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			101 Heller	68 Heller	33 Heller		Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	
2544			Güter der Classe I	Hermsdorf-Oehlberg	Halbstadt St.E.G. transit (für Sendungen nach Wien [St.E.G. oder K.F.N.B.])	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			18 Heller	10 Heller	8 Heller		Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) weitergesendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2545	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohpetroleum	Olmütz (St.E.G.) transit	Elbeteinitz Pardubic St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif		39 Heller 33 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	Nebenstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubic in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
2546			Abfälle, Baumwollwaaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Classen I, II, A und B	Braunau loco	Böhmisch-Trübau loco oder vice versa	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden Tarifbestimmungen			Verschieden	Verschieden	Zehn Percent		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1899	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und muss die erfolgte Abfuhr in B.-Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein
2547			Borke und Lohe	Tischnowitz Drasow Gurein Zinsendorf Rečkowitz Königsfeld Poysdorf	Brünn (St.E.G.)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller 30·2 26·2 21·4 19·0 15·0 13·4 61·6	Heller 27 23 18 16 12 10 44	Heller 3·2 3·2 3·4 3·0 3·0 3·4 17·6		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2548			Brod	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			24 Heller	20 Heller	4 Heller		Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1899	
2549			Drainröhren	Frättingsdorf	Znaim (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen			33·6 Heller	27 Heller	6·6 Heller		Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2550	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C		Kolin (St.E.G.)	2000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
				Müglitz						64				
				Lukavec						62				
				Hohenstadt (St.E.G.)						60				
				Hochstein						59				
				Budigsdorf						58				
				Sichelsdorf						56				
				Landskron (L.B.)						55				
				Triebitz (St.E.G.)						55				
				Böhm.-Trübau						55				
				Zwittau						59				
2551			Mehl und Mahlproducte		Wien (St.E.G.)	2000 Tonnen. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut		Localtarif	Heller	Heller	Heller		Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1899	
				Bruck a. d. L. (St.E.G.) Localb.					41·6	29	12·6			
				Wilfleinsdorf					37·6	25	12·6			
				Trautmannsdorf					32·8	20	12·8			
2552			Kalksteine, Bruchsteine und Schotter	Mannersdorf (L.B.)	Simmering (St.E.G.)	Für das innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses 5000 Tonnen übersteigende Quantum. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen		Ausnahmetarif für Steine etc. auf den Linien der St.E.G.	18 Heller	14 Heller	4 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2553			Steine der Classen II. A, B und C	Wildenschwert (St.E.G.)	Brünn (St.E.G.)	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	48 Heller	Verschieden		Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1899	
						Für das 500 Tonnen überschreitende Quantum				45 Heller				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller per Tonne = 1000 kg					
2554	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Pardubic loco	**Minimalquantum 1500 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte vom 1. Mai 1892	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Kalksteintransporte ab Kalk-Podol und Prachovic nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc	288	214	74	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und auf welch letzteren die bahnämtliche Bestätigung beigebracht werden muss, dass die Kalksteine auch thatsächlich in der Station Pardubic zur Abgabe gelangten. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalksteinsendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardubic (St.E.G. oder S.N.D.V.B.) in directer Schienenverbindung stehen
						Für das 3500 Tonnen übersteigende Quantum.			288	200	88			
									Heller					
2555			Langholz	Leitomischl (L.B.)	Bubna (St.E.G.)	**5000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc.	80	66	14		Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in Bubna dem Wasserwege mit der Bestimmung für Deutschland übergeben werden, und ist hierüber der Nachweis durch Beibringung der Zollbollette für das Floss zu liefern
				Böhm.-Trübau					68	60	8			
				Triebitz (St.E.G.)					69	60	9			
				Landskron (L.B.)					80	66	14			
				Abtsdorf					68	60	8			
				Zwittau					68	62	6			
				Budigsdorf					71	64	7			
				Hochstein					73	66	7			
				Hohenstadt (St.E.G.)					77	70	7			
				Müglitz					81	74	7			
									Heller a / b	a / b	a / b			
2556			Wagenladungsgüter der Classen A	Ungar.-Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ungar.-Hradisch transit	**5000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, resp. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif, resp. temporärer Anhang zu demselben	13·0 / 15·2	11 / 13	2·0 / 2·2		Bei Sendungen von Ungar.-Ostra: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen. Bei Sendungen nach Ungar.-Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen in Ungar.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			B						13·0 / 15·2	11 / 13	2·0 / 2·2			
			C						13·0 / 14·8	11 / 13	2·0 / 1·8			
			der Specialtarife 1						13·0 / 15·2	11 / 13	2·0 / 2·2			
			2 (excl. Kohle u. Coaks)						13·0 / 15·2	11 / 13	2·0 / 2·2			
			3						11·8 / —	11 / —	0·8 / —			
			Raffinadezucker aller Art						13·0 / 15·2	11 / 13	2·0 / 2·2			
			Kohle und Coaks		oder vice versa				— / 13·6	— / 13	— / 0·6			

NB. Bei Raffinadezucker gelten die obigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2557	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (für die im Abschnitt A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien), Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus	Rücksichtlich der Linien der publicirenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut 1. in beliebigen Quantitäten, 2. in Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden		ad 1. 50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II; ad 2. 50 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien ausgestellten Certificates, durch welches bestätigt wird, dass die Schwefelkohlenstoff-Transporte thatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1899	
2558	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Grubenholz der Pos. H-20 a) und b) des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1898 (Abtheilung B)			Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Raitz	Segen-Gottes					35				
				Blansko						33				
				Adamsthal						32				

2559 — Oesterreichischen Nordwestbahn

Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exclus. Wisočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner nach den Stationen der Böhmischen Nordbahn (exclusive Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowic, ferner excl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) weitergesendet werden, sowie für Sendungen der von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (excl. Wisočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner von den Stationen der Böhmischen Nordbahn (excl. der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowic, ferner excl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet werden, gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 jene Gesammtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, welche sich bei Umkartirung in Wien (Staatsbahnhof) bezw. Stadlau ergeben hätten, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. L. bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) in Wien Oe.N.W.B angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich von Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. L. bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Localgütertarife der Oe.N.W.B.) in dem gleichen Ausmasse rückvergütet, als dies nachweislich bei Umkartirung in Wien St.E.G. geschehen wäre, und zwar auch in dem Falle, als dieselbe nicht besonders, sondern im Wege der Anwendung der für den Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof loco über die Wiener Verbindungsbahnen bestehenden, diese Manipulationsgebühr bereits enthaltenden directen Sätze zur Anrechnung gelangte. Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdocumenten belegte Rückvergütungsansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Für letztere Sendungen wird die Frist für die Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. auf drei Monate festgesetzt.

Bei Liquidirung der Rechnungen werden vom Rückvergütungsbetrage die vorgeschriebenen Liquidirungskosten nicht abgerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2560	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Deutschbrod, Přibislau-Schlappenz, Zdiretz-Kreuzberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen für den Bau der Localbahn Deutschbrod-Saar bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 30% (dreissig Percent) von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Deutschbrod-Saar als Absenderin und alleinige Empfängerin erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1899	
2561	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Kohle	Aussig Oe.N.W.B.	Schreckenstein	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	a) 3 Heller*)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtdocumente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	*) Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sind und demselben thatsächlich zugeschoben werden, und zwar gelangen die Sätze ad a) und c) für Transporte von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Frachtsatz ad b) für Transporte von der chemischen Fabrik in Aussig zur Anwendung
			Güter aller Art (exclusive Kohle)			Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch von 4 (vier) Kronen per Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden Tarifvorschriften				b) 3 Heller*) c) 4 Heller*)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2562	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Floridsdorf-Jedlesee	Aussig	Aufrechthaltung der im Tarif-Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893, für Eisenbahn-Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Heller 208	130	78	Im Kartirungswege		Die Locomotiven müssen für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein
					Leitmeritz				214	127	87			
2563	**Oesterr. Nordwestbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte (Pos. G-13) laut Tarif-Theil I	ungarischen Stationen, welche via Marchegg oder via Bruck a. d. L. bezw. via Wien instradiren	Swarow Tannwald-Schumburg	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892	Verschieden	Verschieden	3 (drei) Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamationsberechtigte Firma als alleinige Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1899 geltend zu machen
2564	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Getreide	Reichenberg	Friedland i. B.	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von ungarischen Stationen in Reichenberg anlangen und daselbst innerhalb vier Wochen nach Friedland i. B. oder Raspenau-Liebwerda zur Neuaufgabe gebracht werden. Das Ab- und Aufladen der Transporte in Reichenberg hat in der hiefür vorgeschriebenen Zeit auf Kosten der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 35	25	10	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Reichenberg, sowie der auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe über die Weitersendung von Reichenberg nach Friedland i. B. oder Raspenau-Liebwerda bis längstens Ende Februar 1899	Die sonstigen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist im Frachtsatze bereits inbegriffen
					Raspenau-Liebwerda				29	25	4			
2565	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Güter der Classe I	Stationen der Strecken Altpaka bis Tannwald-Schumburg und Seidenberg (exclusive Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannisbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (exclusive Wostromeř und Jičín)	Altpaka	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelsendungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiterbefördert werden. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II plus Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Alt-Paka nachweisenden Original-Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1899	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2566	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenerze, rohe und geröstete, sowie Manganerze, rohe und geröstete, aus Steiermark, Kärnten und Krain; Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesabbrände, Schwefelkiesrückstände), von den Stationen Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Rannersdorf, Liesing und Niklasdorf; Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen-, Schwer- und eisenhältige Converterschlacken, dann Sinteln von Erzen und Sauereisen von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edl tz und Wiener-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie den westlichen und südwestlichen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: ferner Magnesia-Kalkstein von den Stationen Klamm, Steinhaus, Vordernberg und St. Michael	Wien Nordbahnhof transito	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	58 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen, welche via k. k. Donauuferbahn auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen)						60 Heller				
2567	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen, rohes	Mähr.-Ostrau	Granica transito (für Sosnowice loco)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	38 Heller	35 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2568	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenwaaren des Ausnahmetarifes Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandsgütertarifes	Oświęcim	Burdujeni	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1895	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895		Ctms.		Im Kartirungswege		
			Serie A: I. Stückg.							384				
			II. 5 t							260				
			III. 10 t							221				
			Serie B u. C: I. Stückg.							384				
			II. 5 t							260				
			III. 10 t							258				
			Serie A: I. Stückg.	Oświęcim	Marasesti					659				
			II. 5 t							443				
			III. 10 t							358				
			Serie B: I. Stückg.							659				
			II. 5 t							443				
			III. 10 t							395				
			Serie C: I. Stückg.							728				
			II. 5 t							535				
			III. 10 t							487				
2569	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—5 und 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Klagenfurt	Krainburg	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	125 Heller	98 Heller	27 Heller	Im Kartirungswege		
2570	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Talkstein des Ausnahmetarifes 7 im Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Mautern, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Neundorf i. V., Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 7 giltigen Bestimmungen des Theiles II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	142 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2571	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	allen im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Abschnitt A, angeführten Stationen	a) Bilin und b) Prag	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ad a) in Bilin, Auscha oder Leitmeritz, ad b) in Böhm.-Leipa als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen ausdrücklich als für den Bau der Strecke Lobositz—Böhm.-Leipa bestimmt bezeichnet sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Ausnahmetarif I	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller per 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
2572	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Niemes	Böhm.-Leipa transit	Frachtgutmässige Aufgabe mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen ausdrücklich als für den Bau der Strecke Lobositz—Böhm.-Leipa bestimmt bezeichnet sein. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20 Heller	10 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
2573	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Buchenlatten der Pos. H—18, 3 a) des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Jasło	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 89		Im Kartirungswege		
				Ustrzyki						107				
				Homonna						134				
				Huszt						202				
				Marmaros-Sziget						215				
				Taraczköz						210				
				Ungvár						181				
				Vidrany						120				
			Magnesitsteine	Tornalja						109				
				Pelsöcz						113				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2574	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz, in den Specialtarif 2 gehörig	Worochta	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	188 Heller		Im Kartirungswege		
2575	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, der Pos. O—7 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Zagórzany	Budapest-Józsefváros, Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-déli vasut loco, O-Buda Filatorigát, Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kiterö	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		126 Kreuzer		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 112 vom 28. September 1897 sub fortl. Nr. 1707 und Nr. 150 ex 1896 sub fortl. Nr. 2834 rücksichtlich der Relationen Zagórzany—Budapester Bahnhöfe unter Rubrik a) bezifferten Frachtsätze ausser Kraft gesetzt
2576	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Rundholz, aus der Pos. H—19 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Mezebrody	Czernowitz	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. April 1898	Localtarif	34 kr. = 68 Heller	46 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		
2577	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen à 5000 und 10,000 kg	Triest und Fiume	Burdujeni	Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) 5.000 kg b) 10.000 " per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 893 Centimes b) 870 "		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2578	**Südbahn-Gesellschaft**		Chilisalpeter und mineralische Phosphate aller Art, gemahlen und ungemahlen	Triest-Südbahn / Freihafen S.B. und Fiume	Stationen der Südbahn, sowie nach Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Anhang dazu	Verschieden	0·22 Heller per 100 kg und 1 km inclusive Manipulationsgebühr plus ungar. Transportsteuer bei einem ununterbrochenen Durchlaufe von mindestens 330 km		Im Kartirungswege		Die Gebührenermittlung erfolgt nach den factischen Kilometerentfernungen nach Massgabe der im Localtarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Theil II, unter Abschnitt B II enthaltenen „Grundsätze für die Frachtberechnung“, bezw. der im Localtarife der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Theil II, unter Abschnitt A I enthaltenen „Allgemeinen Bestimmungen“. Der auf Grund dieser Gebührenermittlung für 330 km entfallende Gesammtsatz wird insolange auch für Sendungen nach näher gelegenen Stationen berechnet, als sich der nach den Localtarifen oder nach dem Anhange dazu ergebende Tarif nicht billiger stellt
2579	**Salzkammergut-Localbahn**	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Cement und Cementwaaren, Pos. C 5 und 6 (neu 6 und 7)	St. Leonhard	Eugendorf	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32		Im Kartirungswege		
					Kraiwiesen					34				
					Irlach					38				
					Thalgau					39				
					Teufelmühle					41				
					St. Lorenz					44				
					Mondsee					46				
					St. Gilgen					52				
					St. Wolfgang					55				
					Strobl					55				
					Aigen Voglhub					56				
					Ischl via Localbahn					56				
2580	**K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen**		Reexpeditionsbefugniss für Zuckertransporte, welche in der Station Budweis einlangen	Für die Station Budweis		Laut Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, IX 2	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2581	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschwellen, hölzerne	Marchegg transito	Jedlersdorf K.F.N.B. transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Auflieferung derselben unter der Adresse des Streckenvorstandes dieser Verwaltung nach Floridsdorf-Jedlesee, durch welchen die Sendungen auch übernommen werden müssen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	13·3 kr. = 26·6 Heller	16 Heller	10·6 Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehende Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich
2582	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mauerziegel der Pos. Z. 1 der allgemeinen Güterclassification	Střebichovic-Vinařic via Kralup—Hrabovka	Přibram	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	52 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2583	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche für den Bau und die Einrichtung einer Reisschälfabrik in Triest bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 von allen österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Lautende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Lautende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
92	Nr. 141 vom 11. December 1897	2415	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterial, sowie Fahrbetriebsmittel	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Luzen, Hadikfalva, Nepolokoutz, Czernowitz und Sniatyn	In der 10. Verticalrubrik (zugestandener Frachtsatz) ist anstatt 0·16 h per 100 kg und 1 km zu setzen 0·20 h per 100 kg und 1 km	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. Wien, 16. December 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Eisenbahnministers vom 5. December 1897, womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen abgeändert und ergänzt werden.

In der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen werden mit Giltigkeit vom 15. December 1897 die nachstehend bezeichneten Bestimmungen abgeändert und ergänzt wie folgt:

1. In § 6, Ziffer 7 a), 3., Absatz (1), sind nach den Worten „über das Oeffnen“ einzuschalten die Worte „und Schliessen“.

2. § 6, Ziffer 7 a), 5., hat zu lauten:

„Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und das Bruttogewicht einer Kiste 100 kg nicht übersteigen. — Kisten, deren Gewicht mehr als 25 kg beträgt, sind mit zwei Handhaben von solcher Anordnung und so solider Beschaffenheit zu versehen, dass das sichere Manipuliren mit den Kisten durch mehrere Arbeiter — und zwar für nicht mehr als 25 kg an Theilgewicht eines Frachtstückes je ein Mann — gewährleistet erscheint. — Hienach ist auch das Bruttogewicht jeder Sprengkapselkiste auf dem Deckel in augenfälliger Weise zu verzeichnen.“

3. Im ersten Satze der Anmerkung zu § 6 sind nach den Worten „über das Oeffnen“ einzuschalten die Worte „und Schliessen“.

4. Im letzten Absatze derselben Anmerkung sind die Worte „Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier) darf zum Oeffnen der Kisten nicht verwendet werden“ zu streichen und ist an deren Stelle zu setzen:

„Ein anderes Werkzeug als der Schraubenzieher (Brustleier), womit die Schrauben ausschliesslich durch Heraus- und Hineindrehen zu entfernen oder zu befestigen sind, darf zum Oeffnen und auch zum Schliessen der Kisten nicht verwendet werden . . . . .“

Der königlich ungarische Handelsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe trifft die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 5. December 1897 an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen, mit Ausnahme der Dampftramway-Unternehmungen und Zahnradbahnen, betreffend die Hinausgabe des III. Nachtrages zur Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Der . . . . wird ein Exemplar der im Reichsgesetzblatte und im hieramtlichen Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, sowie im hieramtlichen Amtsblatte für den Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verlautbarung gelangenden hieramtlichen Verordnung vom heutigen Tage, womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen abgeändert und ergänzt werden, zur Kenntnissnahme und Danachtung übermittelt.

Hiezu wird bemerkt, dass Seitens der . . . . entsprechende Vorsorge zu treffen ist, damit die Manipulation mit Sprengkapselkisten stets von einem zum leichten und sicheren Tragen der einzelnen Frachtstücke hinreichenden Personale ausgeführt werde.

Gleichzeitig wird die Hinausgabe der eingangs erwähnten Verordnung als Nachtrag III zu der amtlichen Handausgabe der bezogenen Verordnung vom 1. August 1893 durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst.

Um die Höhe der Auflage dieses Nachtrages bestimmen zu können, hat die k. k. Staatsbahn-Direction / wird die geehrte Verwaltung eingeladen, ihren eventuellen Bedarf an Exemplaren des Nachtrages III der genannten Staatsanstalt ehethunlichst bekannt zu geben.

Der Preis eines Exemplares wird sich auf 2 Heller stellen.

Wien, am 5. December 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. December 1897, Z. 17.469/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Italien.

Die kgl. General-Inspection der Eisenbahnen in Italien hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mit Note vom 29. October zur Kenntniss gebracht, dass die am 18. October 1897 dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahnstrecke S. Giorgio di Nogaro bis zur Landesgrenze bei Cervignano, welche in S. Giorgio di Nogaro von der Eisenbahnlinie Cividale—Portogruaro abzweigt und auf österreichischem Boden in Cervignano an das von den Oesterreichischen Staatsbahnen betriebene Netz der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft anschliesst und wie die Bahn Cividale-Portogruaro von der Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche betrieben wird, in die Liste der Eisenbahnstrecken aufgenommen werden soll, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet.

In Folge dessen ist diese Liste wie folgt ergänzt worden:

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

4. Die von der Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche mit Sitz in Padua betriebenen Linien:

k) S. Giorgio di Nogaro bis zur italienisch-österreichischen Grenze bei Cervignano.

Der wirkliche Eintritt der neuen Bahnstrecke in den internationalen Transportdienst erfolgt im Sinne von Art. 58, Absatz 2, des internationalen Uebereinkommens einen Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens.

Gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens hat das genannte Centralamt hievon den vertragschliessenden Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. November 1897 Kenntniss gegeben.

Wien, am 4. December 1897.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die dem Fabriksmitbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 20. November 1894, Z. 58.760 (Verordnungsblatt Nr. 137 ex 1894, Seite 2309), ertheilte und mit den Erlässen vom 17. November 1895, Z. 67.526 (Verordnungsblatt Nr. 143 ex 1895, Seite 2337), sowie vom 14. November 1896, Z. 60.804 (Verordnungsblatt Nr. 139 ex 1896, Seite 2370), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau neuerdings auf ein weiteres Jahr, das ist bis 20. November 1898, und unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 19. November 1897. H.-M.-Z. 64.743.

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Erklärungen des Absenders im Frachtbriefe, für welche der Tarif einen bestimmten Wortlaut anführt, müssen diesem nur beispielsweise gemeinten Wortlaute nicht entsprechen, um verbindlich zu wirken. Dagegen kommt solchen Erklärungen eine verbindliche Wirkung nicht zu, wenn sie mit der im Tarife vorgeschriebenen Unterschrift des Absenders nicht versehen sind.

(Entscheidung vom 21. September 1897, Z. 66.906.)

Die Firma N. N. hatte als Rechtsnachfolgerin des Empfängers im Klagewege die Seitens einer Bahnverwaltung verweigerte Rückerstattung der von derselben erhobenen Wägegelder für drei Wagenladungen aus dem Jahre 1896*) beansprucht, und zwar:

I. für eine Sendung, weil das Verlangen des Absenders nach bahnamtlicher Abwage nicht genau mit den Worten, welche in der Zusatzbestimmung VII des gemeinsamen (österr.-ungarischen) Tarifes, Theil I, zu § 53 des Betriebsreglements vorgeschrieben sind, nämlich: „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung. Absender." in den Frachtbrief eingetragen war, sondern nur mit den Worten: „Die amtliche Abwage wird verlangt. Absender.";

II. für zwei Sendungen deshalb, weil die Erklärung, mit welcher die bahnseitige Gewichtsfeststellung begehrt wurde, vom Absender nicht unterfertigt war.

Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen hat hierüber zu Recht erkannt:

ad I werde das Klagebegehren abgewiesen;

ad II dagegen werde demselben stattgegeben.

Gründe:

Ad I. Der Anspruch des Klägers ist abzuweisen, weil mit der Angabe eines bestimmten Wortlautes für die fragliche Erklärung in der citirten Zusatzbestimmung nicht beabsichtigt ist, dass nur mit jenen Worten die Gewichtsfeststellung begehrt werden könne, sondern nur um im Allgemeinen und beispielsweise zu zeigen, auf welche Art dieses Begehren gestellt werden könne. Da nun die wirklich gebrauchten, nicht misszuverstehenden Worte an der richtigen Stelle angebracht und vom Absender unterfertigt sind, so besteht kein Zweifel, dass die bahnamtliche Abwage ordnungsmässig begehrt wurde, und da dieselbe auch wirklich erfolgt ist, so war auch die Gebühr hiefür zu entrichten.

Ad II. Hier war zu entscheiden, ob der ohne Unterschrift gestellte Antrag auf Gewichtsfeststellung die Bahn berechtigt, eine Gebühr für die auf Grund eines in solcher Form gestellten Antrages vorgenommene Abwage zu begehren. Hiebei muss erwogen werden, dass aus dem Frachtbriefe nicht zu entnehmen ist, ob in der für die Gewichtsangabe bestimmten Rubrik die Höhe des Gewichtes vom Absender eingesetzt wurde oder nicht, und dass die Gewichtsfeststellung nicht blos deshalb begehrt wird, damit die Partei die Höhe des Gewichtes der Sendung erfahre, sondern um einen Beweis des Gewichtes der Sendung, für welches die Bahn dann zu haften hat, gegen die Bahn zu erlangen. Wenn nun einerseits die Bahn zufolge der citirten Zusatzbestimmung VII zu § 53 B.-R. nur verpflichtet ist, die Gewichtsfeststellung vorzunehmen, falls der Antrag auf Gewichtsfeststellung vom Absender unterfertigt ist, so verliert der Antrag, wenn er nicht unterfertigt ist, für die Partei die Wirkung, welche sie mit demselben erzielen wollte, und daher ist die Partei auch nicht verpflichtet, wenn trotzdem eine Abwage erfolgt ist, für dieselbe zu bezahlen.

Ferner muss auch in Betracht gezogen werden, dass bei angewiesener Fracht der Empfänger nur dann zur Zahlung der Gebühr für die vorgenommene Abwage verhalten werden kann, wenn er zu prüfen in der Lage ist, ob dieselbe wirklich vom Absender und somit in einer den Empfänger bindenden Form beantragt ist.

Da nun nach der mehrcitirten Zusatzbestimmung dieser Antrag nur dann ordnungsmässig gestellt erscheint, wenn er vom Absender unterfertigt ist, so kann der Empfänger nur dann sich darauf verlassen, dass der Absender die Abwage verlangt hat, wenn der betreffende Antrag von demselben unterschrieben ist.

Nachdem dies im Klagefalle nicht zutrifft, war das Begehren des Klägers ad II gerechtfertigt.

*) Obwohl seit Einführung des Nachtrages X vom 1. Jänner 1897 zu dem oben genannten Tarife der Antrag auf bahnseitige Gewichtsfeststellung bei Wagenladungen auch stillschweigend (durch Unterlassung einer Gewichtsangabe im Frachtbriefe) gestellt werden kann, ist das folgende Urtheil doch von actueller Bedeutung für andere Erklärungen im Frachtbriefe, sowie für den Fall, dass trotz Gewichtsangabe die bahnseitige Abwage vom Absender verlangt wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Erweiterung der Station Bozen: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Bozen der Linie Kufstein—Ala der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.413/IV.]

Projectirte Localbahn Bludenz-Schruns. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 23. bis 25. September durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten mit Dampf oder elektrisch zu betreibenden normalspurigen Bahn niederer Ordnung von der Station Bludenz der Staatsbahnlinie Innsbruck-Lindau (Arlbergbahn) nach Schruns hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Bahnverbindung im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 15.649/I.]

Projectirte Localbahn Landskron-Weisswasser. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Landskron vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Landskron der Localbahn Rudelsdorf-Landskron der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Weisswasser zum Anschlusse an die herzustellende Localbahn Grulich-Schildberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 15.113/I]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. November, Z. 68.111, dem Elemér Lázár, Civilingenieur in Ecsed, für eine von der Station Nagy-Károly der Hauptlinie Budapest—Debreczen—Szatmár der

[illegible] Staatsbahnen und der Linie Nagy-Károly—Zilah abzweigende und diese über Kaplony, Kálmánd, Börsely, Vállaj, Mérk, Nagy-Ecsed, Nyir-Csaholy, Nagy-Kocsond und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Kocsond mit der Station Mátészalka der als Sackbahn endigenden Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 22. November, Z. 61.672, der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für eine
   a) von der Station Meczenséf der Localbahn Szepsi-Meczenséf abzweigende und diese über Bodoka, Szomolnok, Svedlér und die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Markusfalva mit der Hauptlinie Kassa—Ruttka—Csácza der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Merény der Linie a) abzweigende, über Nagy-Knilecz und die Gemarkung der Gemeinde Istvánfalu bis Sytraczena führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Strassen-, eventuell Localbahn Czinkota-Kerepes. (Politisch-administrative Begehung.) Am 26. November fand unter Führung des Ministerialsecretärs Árpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Strassen-, eventuell Localbahn Czinkota-Kerepes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71, Vorconcession Post 1) statt. Concessionswerberin ist die Budapester Localbahn-Actiengesellschaft, welche durch die projectirte ihre als Sackbahn endigende Linie Budapest-Czinkota in transversaler Richtung über Kerepes mit ihrer Linie Budapest—Haraszti—Soroksár (Dampfbetrieb) zu verbinden beabsichtigt.

Projectirte Strassen-, eventuell Localbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Kelenföld nach Kis-Tétény. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der Theilstrecken Profil 0—11 und 20—21 der projectirten Strassen-, eventuell Localbahn Budapest—Kelenföld—Promontor—Kis-Tétény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106) angeordnet und den Sectionsrath Dr. Josef Stettina mit der Führung der Commission betraut

Projectirte Localbahn Töke-Terebes-Gálszécs—Kopi. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der im Bereiche der Comitate Zemplén und Sáros projectirten Localbahn Töke-Terebes-Gálszécs—Kopi angeordnet. Die projectirte Linie durchschneidet ein an Forst- und Bergwerksproducten reiches Gebiet.

Budapester Localbahn-Actiengesellschaft. (Umbau und Erweiterung der Station Filatórigát.) Die Direction der mit Dampfkraft betriebenen Extravillanlinien der Budapester Localbahnen der Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Interesse der Abwicklung des stetig steigenden Verkehres den Beschluss gefasst, die Station Filatórigát (Anschlussstation zwischen der mit Locomotiven betriebenen Linie Ó-Buda—Szent-Endre und der mit Elektricität betriebenen Strassenbahnlinie Ó-Buda—Filatórigát—Lánczhidfő [Kettenbrückenkopf]) umzubauen, zu erweitern und selbe als Station für den Gesammtverkehr einzurichten.

— (Bau eines eigenen Bahnhofes bei der Station Közvágohid [Central-Schlachthaus].) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der Budapester Localeisenbahn-Gesellschaft (deren vorläufig noch mit Dampfkraft betriebene Linien Eigenthum der genannten Gesellschaft sind) die Bewilligung ertheilt, für ihre in das Central-Schlachthaus einmündenden Linien, und zwar die mit elektrischer Kraft betriebene Strassenbahnlinie Calvintér—Közvágohid (Personenverkehr) und die mit Dampfkraft betriebene Extravillanlinie Budapest—Soroksár—Haraszti (Frachten- und Personenverkehr) zwischen den Endpunkten beider vorbenannten Linien eine „Budapest-közvágohid“ zu benennende, für den Gesammtverkehr einzurichtende Station zu erbauen.

Projectirte Strasseneisenbahn Budapest-Szent Mihály-Csömör-Kerepes-Besnyö. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der östlichen Extravillan-Bezirke Budapests haben den Beschluss gefasst, die Realisirung des Strasseneisenbahn-, eventuell Localbahnprojectes Budapest-Szent Mihály mit Berührung der Csömörer Cottage-Colonieanlagen über Kerepes bis Besnyö (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96, Vorconcession Post 8) durch materielle Betheiligung zu fördern. Die Bahn soll mit elektrischem Betriebe und sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr eingerichtet werden.

Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben (Hermannstadt). (Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Erdély-Szerdahely—Szelistye.) Von der den Anschluss zwischen der Hauptlinie Budapest—Arad—Alvincz—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen via Vörös-Torony (Rothenthurmpass) an das kgl. Rumänische Staatsbahnnetz vermittelnden Gesammtlinie Alvincz—Erdély-Szerdahely — Szelistye — Nagy-Szeben (Hermanstadt) — Olthid (Alatabrücke)—Vörös-Torony (vergl. Convention vom Jahre 1891, Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 47 ex 1891) waren im Bereiche der Theilstrecke Alvincz—Nagy-Szeben bisher nur die Abschnitte Alvincz—Erdély-Szerdahely und Szelistye—Nagy-Szeben, und zwar bereits seit Herbst 1897 dem Verkehr übergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 und 114) während das Mittelglied Erdély-Szerdahely—Szelistye damals noch als unvollendet offen bleiben musste, da der Bau dort bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden hatte. Am 17. November wurde nun auch diese die Continuität des Verkehrs zwischen Alvincz nnd Vörös-Torony darstellende Strecke mit den Stationen Erdély-Szerdahely—Nagy-Apold, Kis-Apold, Galis und der Einmündungsstation Nagy-Szeben dem Verkehre übergeben.

Projectirte Localbahn Nagy-Kikinda—Perjámos. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Torontál und Temes haben im Vereine mit der Direction der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Valkány-Perjámos-Varjas den Beschluss zum Ausbaue der projectirten Localbahn Nagy-Kikinda—Lovrin—Perjámos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1896, Vorconcession Post 1) gefasst. Die Kosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche gleichfalls von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 40·20 km langen Linie sind mit 1,300.000 fl. beantragt. Die nene Linie soll ausser den Anschlussstationen, und zwar in Nagy-Kikinda an die Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen und die Localbahn Nagy-Kikinda—Karlova, ferner die Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, dann in Lovrin an die als Sackbahn endigende Localbahn Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szent Miklós und schliesslich in Perjamos an die Localbahn Valkány-Perjámos, noch die Stationen Nákofalva, Nagy-Komlós, Kis-Ösz und Pészák erhalten.

Concessionirte Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Rücksicht auf die Baufortschritte der Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza (vgl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 71) die technisch-polizeiliche Begehung der Linie angeordnet, deren Eröffnung voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres erfolgen dürfte.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. (Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen hat vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung die Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals um den Betrag von 3,000.000 Kr. beschlossen und ein Comité zur Durchführung der financiellen Transactionen eingesetzt. Zweck der projectirten Capitalserhöhung ist die Erweiterung des Betriebsnetzes und die Durchführung diverser Investitionen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Pellérd für den bedingten Aufenthalt von Eilzügen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 20. November die zwischen den Stationen Uj-Dombovár und Pécs (Fünfkirchen) der Linie Budapest—Uj-Dombovár—Pécs gelegene Station Pellérd als bedingungsweise Haltestelle für den Eilzugsverkehr eröffnet wurde, jedoch vorläufig mit der Beschränkung, dass man bei dem nach Budapest um 8 Uhr 31 Minuten Vormittags verkehrenden Eilzuge Nr. 1901 nur einsteigen, bei dem von Budapest um 7 Uhr 49 Minuten Abends kommenden Eilzuge Nr. 1902 aber nur absteigen kann.

— (Umbau und Erweiterung der Station Eszék.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Umbau und die ausgiebige Erweiterung der den Verkehrsanforderungen nicht mehr entsprechenden Station Eszék der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villany und der Localbahn Eszék—Nasic—Uj-Kapela-Batrina beschlossen.

— (Umwandlung eines Lastzuges in einen gemischten Zug auf der Linie Kis-Czell—Papa. Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 16. December der Lastzug Nr. 1361 auf der Theilstrecke Kis-Czell—Papa der Hauptlinie Győr—Pápa—Kis-Czell—Szombathely—Fehring auch für den Personenverkehr Reisender II. und III. Classe eingerichtet wurde, somit als gemischter Zug verkehrt.

— (Einrichtung und Eröffnung der Haltestelle „Ugovics“ für den Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die zwischen den Stationen Fülöpszállás und Iszák der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás gelegene Haltestelle Ugovics, welche bisher nur für den Personen- und Reisegepäcks-, sowie Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den Gesammtverkehr eröffnet wurde.

— (Temporäre Einstellung des Personenverkehrs in der Haltestelle Esztergom-Csavargözös (Gran-Dampftraject.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Personenverkehr auf der Haltestelle Esztergom-Csavargözös der Hauptlinie Budapest—Marchegg bis auf Weiters eingestellt wurde und von nun an Karten für die genannte Haltestelle bis auf Widerruf nicht mehr zur Ausgabe gelangen.

— (Gewährung von Reexpeditionsbegünstigungen für Rohspiritus-Sendungen ab den Pressburger Lagerhäusern.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart: Vom 1. December angefangen wird für rohe Spiritussendungen in vollen Wagenladungen, welche von den Stationen der Linien Szakolcza—Dévény-Ujfalu, Zsolna—Galantha, Lipótvár—Pozsony, Nagyszombat—Szered, Nagy-Bélics—Tótmegyer, Nagy-Bélics—Privigye, Nagy-Surány—Kis-Tapolcsány, ferner den Stationen Stomfa, Felsö-Szrnye und Nemsova in den mit der Station Pozsony fiokpályaudvár in Schienenverbindung stehenden Pressburger Lagerhäusern der Pressburger Lagerhaus-Actiengesellschaft per Eisenbahn ankommen und aus diesen per Eisenbahn in heimische Spiritusraffinerien weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, die Reexpeditionsbegünstigung, das heisst die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze, unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten bewilligt: Die Reexpeditionsbegünstigung findet im Allgemeinen nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut der bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften via Pozsony bewegt. Die Reexpeditionsbegünstigung findet des Weiteren nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die Pressburger Lagerhäuser der Pressburger Lagerhaus-Actiengesellschaft adressirt sind und von denselben innerhalb 12 Monate, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, respective Vermittlerin figurirt. Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet. Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Reexpeditionsbegünstigung gelangt im Rückvergütungswege zur Anwendung, und ist die Rückvergütung innerhalb dreier Monate, vom Tage der Weiterbeförderung an gerechnet, bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest unter gleichzeitiger Vorlage der bis zur Lagerstation lautenden Originalfrachtbriefe, der Frachtkartenauszüge, der auf die Weiterbeförderung von der Lagerstation lautenden Duplicatfrachtbriefe, sowie der die Identität der Sendung bescheinigenden, von der Lagerhausverwaltung ausgestellten Bestätigung anzusuchen. Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zur Frage der Erhöhung der Mehltarife.) Die von der Mehrheit des bayerischen Eisenbahnrathes in Anregung gebrachte Erhöhung der Eisenbahntarife für Mehl und Mühlenfabrikate hat auch den landwirthschaftlichen Centralverein von Braunschweig beschäftigt. Man war hier anfangs der Ansicht, sich dieser Anregung im Interesse der kleinen Müller anschliessen zu müssen. Aber in der letzten Versammlung dieses Vereines wurde diese Auffassung schliesslich einstimmig abgelehnt. Man gelangte zu der Ueberzeugung, dass eine solche Erhöhung gleichbedeutend sein würde mit der Vernichtung der braunschweigischen Weizenmüllereien, dass sie demnach für die braunschweigische Landwirthschaft eine schwere Schädigung bedeutet. Ausserdem nahm man an, dass die Massregel dem kleinen Müller nichts nützen, wohl aber vielen grossen Mühlenbetrieben, z. B. in Mannheim u. s. w., zugute kommen werde.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Conferenz in Paris wegen Einführung eines directen italienisch-französischen und italienisch-französisch-englischen Personen- und Gepäcksdienstes.) Am 26. October hat in Paris eine Conferenz von Vertretern der an dem Personen- und Gepäcksdienste zwischen Italien und Frankreich und zwischen Italien und London über Ventimiglia, Modane und Gotthard—Frankreich betheiligten Bahnverwaltungen stattgefunden. Das Resultat dieser Conferenz war ein sehr befriedigendes, indem bei derselben äusserst wichtige Fragen gelöst wurden, welche durch lange Zeit hindurch die betreffenden Verwaltungen von einander fern hielten. So wurde z. B. die directe Expedition des Gepäckes von London nach Italien beschlossen, das Freigepäck von 25 auf 30 kg erhöht, die Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourbillets im Verkehre mit Frankreich, England und Italien ausgedehnt und die Beförderung der Fahrräder als Gepäck eingeführt. Auch wurde die Einführung eines Tour- und Retourverkehres zwischen Genua und London via Dieppe—Newhaven beschlossen.

— (Localbahn Fortona-Villalvernia.) Eine Capitalistengruppe beabsichtigt, eine Eisenbahn von Tortona nach Villalvernia, längs der reizenden und fruchtbaren Hügel der Val Scrivia, zu bauen und auf diese Weise die Entfernung zwischen Tortona und Genua um 10 km abzukürzen. Die Kosten würden sich auf 600.000 Lire belaufen, welche durch die Concurrenz der Gemeinden und durch eine Staatssubvention gedeckt werden sollen. Das betreffende Project wurde bereits vom Ingenieur Camillo Bonadeo aufgestellt.

— (Winterfahrordnung der Mittelmeerbahn.) Mit dem 15. November ist auf den Linien der Mittelmeerbahn die Winterfahrordnung in Kraft getreten. Dieselbe enthält im Schnellzugsverkehre keine wesentliche Aenderung; es werden blos die Züge 9 und 29 auf ihrer ganzen Fahrt um 20 Minuten früher verkehren, so dass sie von Turin und von Mailand um 8 U. 20 M. und um 9 U. 50 M. abgehen und in Genua um 11 U. 40 M., bezw. um 12 U. eintreffen werden. Gleichzeitig mit der Winterfahrordnung wurde ein wöchentlicher Luxuszug von Calais nach Rom und zurück in unmittelbarem Anschlusse an die Züge von und nach London eingeführt. Von London geht der Zug alle Montage um 9 U. Früh ab und trifft in Paris um 4 U. 30 M., in Turin am Dienstag um 8 U. 58 M. Früh und in Rom um 10 U. 35 M. ein. Von Rom hingegen geht der Zug jeden Samstag um 8 U. 37 M. Früh ab, um in Turin um 9 U. 55 M. Abends, in Paris am Sonntag um 12 U. Mittags und in London um 7 U. 30 M. Abends einzutreffen. Der Schnellzug Nr. 15 wird von Turin um 20 Minuten später abgehen, mithin um 8 U. 45 M. Früh.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Güteraufnahme.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bringt zur Kenntniss, dass diesjährig die letzte Güteraufnahme für Pressburg, Gönyö und Budapest (auch Donauuferbahnhof)

in Korneuburg und Nussdorf am 14. December,

in Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg und Gönyö am 16. December,

die letzte Güteraufnahme im Bergverkehre ab Budapest (auch Donauuferbahnhof) nach Gönyö, Pressburg, Wien (Donauquaibahnhof, Praterquai, Nordbahnlände), Nussdorf und Korneuburg am 14. December stattfindet.

Im internen Saveverkehr finden die letzten diesjährigen Güterexpeditionen

ab Semlin (Belgrad) nach Sissek am 14. December,

ab Sissek nach Semlin (Belgrad) am 22. December statt.

Ebenso wird gleichzeitig der gesammte Schleppladungsverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen geschlossen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz.) Von den in der Jahresliste pro 1897 enthaltenen 122 Sachverständigen kommen 17 in der Jahresliste pro 1898 nicht mehr vor. Neu aufgenommen erscheinen 15 Sachverständige, so dass sich die Gesammtzahl pro 1898 auf 120 stellt. [E.-M.-Z. 18.598/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCVI. Stückes.) Das am 1. December herausgegebene CCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3511: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Nr. 3512: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. November 1897, Z. 192.020, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen über die Grenzstationen Klingenthal und Wittigsthal.

Nr. 3513: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. November 1897, Z. 192.225, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Niederösterreich.

Nr. 3514: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. November 1897, Z. 191.594, betreffend die Aenderung der Controltermine in der Eintrittsstation Eisenstein.

— (Inhalt des CCVII. Stückes.) Das am 3. December herausgegebene CCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3515: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 22. November1897, Z. 152.822/I, betreffend die Aufhebung der Sperre der Bezirke Tešanj, Zvornik und Bjelina gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CCVIII. Stückes.) Das am 4. December herausgegebene CCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3516: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 25. November 1897, Z. 32.071/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Küstenlande.

— (Inhalt des CCIX. Stückes.) Das am 6. December herausgegebene CCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3517: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 25. November 1897, Z. 103.284, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 3518: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 25. November 1897, Z. 103.221, betreffend die Einfuhrbeschränkungen für Klauenthiere aus der Bukowina.

Nr. 3519: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 2. December 1897, Z. 25.611, betreffend das Einfuhrverbot für Thiere und thierische Producte aus dem osmanischen Reiche.

Nr. 3520: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 2. December 1897, Z. 22.981, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Putna, sowie die Aufhebung des Einfuhrverbotes für die genannten Thiergattungen aus den rumänischen Districten Arges, Bacau und Doljiu.

— (Inhalt des CCX. Stückes.) Das am 7. December herausgegebene CCX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3521: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. December 1897, Z. 113.903, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3522: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. December 1897, Z. 14.244, betreffend den Viehverkehr in der Stadt Salzburg.

— (Inhalt des CCXI. Stückes.) Das am 9. December herausgegebene CCXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3523: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 3. December 1897, Z. 25.850, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Capodistria gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 3524: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. December 1897, Z. 197.250, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3525: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. December 1897, Z. 197.826, betreffend das Einfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen über die Grenzstationen Reitzenhain, Weipert und Schlössl-Unterwiesenthal nach Sachsen

Nr. 3526: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. December 1897, Z. 14.312, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3527: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 6. December 1897, Z. 25.413, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3528: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 5. December 1897, Z. 41.156, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus den politischen Bezirken Judenburg, Marburg, Pettau und Windischgraz in Steiermark.

Nr. 3529: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 6. December 1897, Z. 41.287, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus Krain.

Nr. 3530: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 7. December 1897, Z. 37.632, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXII. Stückes.) Das am 10. December herausgegebene CCXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3531: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 7. December 1897, Z. 45.549, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3532: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 6. December 1897, Z. 23.306, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3533: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 6. December 1897, Z. 15.364, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3534: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 8. December 1897, Z. 41.073, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3535: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 8. December 1897, Z. 14.473, betreffend die Einstellung des thierärztlichen Grenzcontroldienstes gegenüber dem Herzogthume Salzburg.

— (Inhalt des CCXIII. Stückes.) Das am 11. December herausgegebene CCXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3536: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 9. December 1897, Z. 41.372, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus dem Herzogthume Salzburg.

— (Inhalt des CCXIV. Stückes.) Das am 13. December herausgegebene CCXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3537: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 7. December 1897, Z. 25.963, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3538: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 6. December 1897, Z. 17.915, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3539: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 7. December 1897, Z. 108.106, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3540: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 8. December 1897, Z. 20.513/II, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3541: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 9. December 1897, Z. 26.139, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Thieren und thierischen Theilen aus dem osmanischen Reiche.

Nr. 3542: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 4. December 1897, Z. 33.168/IV, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus der Türkei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rollfuhrdienst in Olmütz (Nordbahnhof)*).

Vom 1. Jänner 1898 an werden die auf dem Nordbahnhofe in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der correspondirenden Bestimmungen anderer Reglements durch Herrn Carl Pollak ohne vorhergehende Avisirung zugestellt werden.

Hiefür wurde folgender Tarif erstellt:

Post-Nr.	Vom Nordbahnhofe in Olmütz	Eilgüter				Frachtgüter	
		bis einschliesslich 10 kg	bis einschliesslich 25 kg	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 10 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 50 kg mehr
		Heller österr. Währung pro Frachtbrief und Sendung					
1	in den Stadtrayon . . .	20	24	30	6	24	16
2	in das s. g. Beamtenviertel					32	18

Für sperrige Güter, eiserne Cassen und Claviere ist die anderthalbfache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Localen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist. Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Hellern per angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Von diesem Rollfuhrdienste sind nebst einer Reihe anderer im Tarife bezeichneter Güter Wagenladungen überhaupt, sowie Güter für solche Parteien ausgeschlossen, welche auf Grund einer vorschriftsmässigen Erklärung die Avisi abholen, oder die Avisi oder Güter durch eine andere dritte Person abholen lassen oder eine schriftliche Erklärung an den Stationsvorstand in Olmütz richten, dass die Zustellung der Güter durch die Rollfuhr-Unternehmung nicht stattzufinden habe.

Die Rollfuhr-Unternehmung ist auch verpflichtet, über besonderen Auftrag der Parteien unter ihrer ausschliesslichen Haftung die Zustreifung von Gütern zum Bahnhofe und die Abstreifung der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf das k. k. Hauptzollamt in Olmütz gestellten und daselbst lagernden Güter zu besorgen.

Die näheren Bestimmungen sind der besonderen Kundmachung in der Station Olmütz zu entnehmen.

Wien, im December 1897. [997]

*) Wegen Druckfehler wiederholt.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Preussische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Jänner 1898 gelangen für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien Nordbahnhof und Slawentzitz über Oderberg in beiden Richtungen nachstehende Sätze zur Einführung:

Einfache Fahrt I. Cl.	Einfache Fahrt II. Cl.	Einfache Fahrt III. Cl.	Hin- und Rückfahrt I. Cl.	Hin- und Rückfahrt II. Cl.	Hin- und Rückfahrt III. Cl.
Giltig für alle Züge — Mark					
29·20	19·90	10·90	54·30	36·90	19·50
21·50*	14·80*	8·30*	39·—*	26·70*	14·40*

* Wien—Oderberg und umgekehrt Personenzug.

Gepäckstaxe pro 10 kg Mark 0·94 ohne und Mark 0 36 mit Freigewicht.

Die Geltungsdauer der Karten zur Hin- und Rückfahrt beträgt 6 Tage.

Wien, am 12. December 1897. [998]

K. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.

Einführung eines neuen Localtarifes Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt anlässlich Umrechnung der Gulden- in die Kronenwährung ein neuer Localtarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Leichen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern in Kraft.

Hiedurch wird der Localtarif Theil II vom 1. Mai 1890 nebst Nachträgen I und II aufgehoben.

Exemplare des Tarifes können seinerzeit bei der Direction in Wien oder bei den gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 50 Hellern bezogen werden.

Wien, am 9. December 1897. [999]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarif-Theil II, Heft 3 A, vom 1. Februar 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Vorwortes, sowie der Tariftabellen.
2. Einführung von Frachtsätzen für Davidsthal (B.E.B.) und Teinitz a. d. Sázawa.
3. Ergänzungen von Ausnahmetarifen und Einführung der neuen Ausnahmetarife Nr. 35 a für Schieferthon und Nr. 69 für Blei.
4. Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 13. December 1897. [1000]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarife vom 1. Juli 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Tarifbestimmungen, des Verzeichnisses der Verbandsstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren, sowie des Kilometerzeigers.
II. Aenderung von Stationsnamen.
III. Aufhebung von Frachtsätzen.
IV. Neue, bezw. geänderte Stationstarife.
V. Einbeziehung der Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Verkehre mit bayerischen Stationen, sowie der Station Schwarzenfeld der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen im Verkehre mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen).

Exemplare des Tarifnachtrages III sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 10. December 1897. [1001]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzverkehr von Ebensee und Hallein nach Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. Jänner 1898 tritt ein Tarif für die Beförderung von Salz, und zwar Kochsalz (Chlornatrium), Stein- und Sudsalz, auch Fabrikssalz von Ebensee und Hallein nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien) in der Kronenwährung in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. December 1897. [1002]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Königseck.

Die bisherige Bezeichnung dieser auf der Localbahn Neuhaus-Neubistritz gelegenen Station wird vom 15. December 1897 angefangen in Königseck-Tieberschlag abgeändert werden.

Prag, am 12. December 1897. [1003]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten von Mariaschein nach Tetschen Oe.N.W.B.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 gelangen für nachstehende Stationsverbindungen directe Fahrkarten II. und III. Wagenclasse zur Ausgabe.

	Personenzug II. Cl. Heller	Personenzug III. Cl. Heller
Von Mariaschein nach Tetschen Oe.N.W.B. über Schreckenstein	242	122

Teplitz, am 11. December 1897. [1004]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifnachträge.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1898 treten im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende Tarifnachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag VI zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1;
b) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2;
c) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarife);
d) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II.

Diese neuen Tarifnachträge enthalten neue, bezw. geänderte Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen und Ergänzungen und sind sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und Stationen zu nachstehenden Preisen per Stück erhältlich, und zwar:

ad a) 40 Heller
ad b) 60 „
ad c) 60 „
ad d) 10 „

Prag, am 12. December 1897. [1005]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des neuen Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der neue, in Kronenwährung lautende Ausnahmetarif für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen im Verkehre von den Stationen Kalk-Podol und Prachovic nach den Stationen der angeführten Eisenbahnen zur Einführung.

Zugleich tritt der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können demnächst von dem gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. December 1897. [1006]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Geänderte Frachtberechnung für die Station Grop-Köris des Directionsbezirkes Halle.

Mit 1. Jänner 1898 werden die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen für die Station Grop-Köris des Directionsbezirkes Halle im Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 um je 3 km herabgesetzt.

Wien, am 11. December 1897. [1007]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande treten am 1. Jänner 1898 die folgenden Tarifnachträge in Kraft:

I. Zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, der Nachtrag I.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme neuer Frachtsätze.
2. Aenderungen.
3. Ergänzungen.
4. Ausserkraftsetzung eines Frachtsatzes.
5. Berichtigungen.
6. Aenderung von Stationsnamen.

II. Zu dem vom 1. April 1896 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, der Nachtrag II.

Dieser enthält:

1. Aufnahme neuer Frachtsätze.
2. Aenderung von Frachtsätzen.
3. Ergänzungen.
4. Berichtigungen.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den Verbands-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. December 1897. [1008]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Localbahn Mödling-Hinterbrühl (mit elektrischem Betrieb).

Einführung eines neuen Tarifes und Ausgabe directer Rückfahrkarten und Abonnementskarten.

Unter Aufhebung des bestehenden Tarifes für die Localbahn Mödling-Hinterbrühl vom 10. Juli 1890 gelangt mit 1. Jänner 1898 ein neuer Tarif zur Einführung.

Derselbe ist in Form einer Kundmachung erstellt und bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 20 Heller per Stück erhältlich.

Vom gleichen Tage an gelangen in den Stationen Wien (Südbahnhof) und Meidling directe Rückfahrkarten, dann Abonnementskarten für 20 Fahrten nach den Stationen Vorderbrühl und Hinterbrühl der Localbahn Mödling-Hinterbrühl zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Stationsverbindung	Rückfahrkarten			Abonnementskarten für 20 Fahrten		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Classe					
	Kronen					
Wien (Südbahnhof)—Vorderbrühl . . .	2·60	2·10	1·50	24·90	20·20	14·50
Wien (Südbahnhof)—Hinterbrühl . . .	2·80	2·30	1·70	26·90	22·20	16·50
Meidling—Vorderbrühl . . .	2·10	1·70	1·20	20·20	16·40	11·60
Meidling—Hinterbrühl . . .	2·30	1·90	1·40	22·20	18·40	13·60

Die Benützungsbestimmungen für diese directen Karten sind aus den in den betheiligten Stationen zur Affichirung gelangenden Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 14. December 1897. [1009]

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1898 gelangt für obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1893 nebst dem dazugehörigen Nachtrag I aufgehoben wird.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 70 Hellern erhältlich.

Wien, am 14. December 1897. [1010]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt ein Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
II. Ergänzung des Artikelverzeichnisses.
III. Aufnahme neuer Kartirungssätze.
IV. Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen und durch die Verbandsstationen zum Preise von 10 Hellern pro Exemplar käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. December 1897. [1011]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Am 1. Jänner 1898 tritt unter gleichzeitiger Aufhebung der ab 1. Jänner 1893 giltigen Besonderen Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen, des Nachtrages I vom 1. September 1893 und des temporären Anhanges vom 1. Jänner 1895 für die k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn ein in Kronenwährung erstellter Theil II, Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern in Kraft.

Derselbe enthält die Herabsetzung der Einheitssätze für den Transport der Frachtgüter der Wagenladungsclasse C des Specialtarifes 3 und des Ausnahmetarifes I, ferner die Einbeziehung einiger neuer Ausnahmetarife in den Tarif.

Insoweit Erhöhung der Frachtsätze eintritt, treten dieselben mit 1. Februar 1898 in Kraft.

Gleichzeitig tritt am 1. Jänner 1898 unter Aufhebung der ab 1. November 1894 giltigen „Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden“ ein neuer in Kronenwährung erstellter Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft.

Derselbe enthält neue Bestimmungen für die Beförderung von Schülern und für Schulausflüge; endlich werden durch denselben Zeitkarten für die ganze Linie oder einzelne Strecken der Bozen-Meraner Bahn eingeführt.

Exemplare beider Tarife sind bei der Direction in Wien und bei der Betriebsleitung in Meran erhältlich.

Wien, am 15. December 1897. [1012]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Vorschriftsmässige Anbringung der Stempelmarken im Falle der Benützung vorgedruckter Blankette zur Ausstellung von Einverständnissbescheinigungen der Berechtigten bei Frachtreclamationen. Anlässlich wiederholter Beschwerden gegen die Beanständung derartiger Bescheinigungen Seitens der unterstehenden Dienststellen hat das Eisenbahnministerium unterm 10. Juni daran erinnert, dass hier die Bestimmungen für die vorschriftsmässige Anbringung der Stempelmarken im Falle der Benützung vorgedruckter Blankette zur Ausstellung von Urkunden und Schriften überhaupt (§ 3 der F.-M.-Vrdg. vom 28. März 1854, R.-G.-Bl. Nr. 70), bezw. zur Ausstellung von Anweisungen (§§ 14 und 18 des Gesetzes vom 8. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 26) massgebend sind. Nach diesen Bestimmungen ist im gegenständlichen Falle die Anbringung der Stempelmarke auf zweierlei Art statthaft, und zwar entweder durch Befestigung an einer für die Handschrift ausgesparten leeren Stelle des Blankettes, jedoch vor Ausfüllung desselben, so dass von der Handschrift wenigstens eine Zeile, nie aber die Ueberschrift (Titel) oder Unterschrift über die Marke geht; oder durch Befestigung der Stempelmarke auf der Rückseite des Blankettes und Ueberstempelung Seitens eines hiezu berechtigten Amtes, jedoch ebenfalls noch vor der handschriftlichen Ausfüllung. [E.-M.-Z. 3034/III ex 1897.]

Stempelpflicht von Urkunden und Schriften im Falle ihrer Verwendung als Beilagen zu Recursen gegen Entscheidungen der k. k. Staatsbahn-Directionen an das Eisenbahnministerium. Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die betheiligten Dienststellen unterm 23. November zur Vermeidung unstatthafter Notionirungen darauf verwiesen, dass zufolge der Anmerkung zu Tarifposition 20 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, „die nach diesem oder einem früheren Stempelgesetze vorschriftsmässig gestempelten Urkunden und Schriften bei ihrer Verwendung als Beilagen keiner weiteren Gebühr unterliegen“.

Von dieser Regel wird durch das Gesetz vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, nur eine Ausnahme statuirt, und zwar für die in T.-P. 83, B 2 des G.-G erwähnten „Rechnungen“, indem nach § 10 des citirten Gesetzes für dieselben im Falle ihrer Verwendung als Beilagen stempelpflichtiger Eingaben die für Beilagen festgesetzte Gebühr abgesondert (das heisst selbstständig neben dem Rechnungsstempel) zu entrichten ist. Für alle sonstigen vorschriftsmässig gestempelten Urkunden und Schriften (insbesondere Frachtbriefe, Legitimationsbescheinigungen bei Reclamationen und dergleichen) ist im Falle der gedachten Verwendung weder die volle Beilagengebühr noch die Ergänzung auf dieselbe zu entrichten, und wird daher die Notionirung derartiger Beilagen zu unterlassen sein.

Der Vollständigkeit wegen wurde hinzugefügt, dass bei Schriften (auch Rechnungen), welche in einem Rechtsstreite mit einem Streitgegenstande unter 50 fl. als Beilagen verwendet und somit gemäss § 19 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, mit dem Beilagenstempel von nur 10 kr. versehen worden sind, im Falle ihrer weiteren Verwendung als Beilagen einer nicht begünstigten, sondern den allgemeinen Gebührenvorschriften unterliegenden Eingabe der verwendete Beilagenstempel per 10 kr. auf 15 kr. zu ergänzen ist. [E.-M.-Z. 5461/III.]

Unzulässigkeit der Anwendung des Militärtarifes auf solche Sendungen von Militärlieferanten, welche nicht an eine Militärstelle adressirt sind. Anlässlich vorgekommener Fälle hat das Eisenbahnministerium die unterstehenden Dienststellen unterm 23. November darauf verwiesen, dass die Anwendung des Militärtarifes im Rückvergütungswege, welche der Militärtarif vom 1. November 1892, Abschnitt B II, alin. 4, für jene Sendungen vorsieht, die von Lieferanten mit Civilfrachtbriefen an eine Militärstelle aufgegeben wurden und laut Bestätigung dieser Militärstelle am Frachtbriefe in das Eigenthum der Militärverwaltung übergegangen sind, nach den klaren Bestimmungen des Tarifes in solchen Fällen unzulässig ist, in welchen die betreffenden Frachtbriefe zwar mit der Uebernahmsbestätigung Seitens einer Militärstelle versehen, jedoch nicht auch an diese selbst, sondern an eine Civiladresse gerichtet waren. [E.-M.-Z. 6324/III.]

Generalgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897 (Nachtrag XI.) Am 1. December ist zu diesem Tarife der Nachtrag XI erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. December in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) Die kgl. Eisenbahn-Direction Berlin hat folgende Verlautbarung erlassen: Die gemäss Bekanntmachung vom 12. October erfolgte Einbeziehung der Artikel Filzabschnitzel (zur Verwendung für Filzwaaren nicht geeignete Filzabfälle) und Lederabschnitzel (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle) in die Abtheilung A des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 hat vom 25. November ab Geltung für den Verkehr mit sämmtlichen Eisenbahnen, welche den Ausnahmetarif angenommen haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2584	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt	Ernsdorf	Genf transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens A. 5.000 kg B. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarif-Theil I, Abtheilung A für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend geleistet ist. Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transittarif vom 1. December 1894		Francs per 1000 kg **A.*) Möbel, verpackt:** / **unverpackt:** 1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte 3·60 / 5·40 2. Vom Schnittpunkte bis Genf transit 59·00 / 59·00 **B. Möbel, verpackt und unverpackt:** Von Ernsdorf bis Genf transit 43·10		Im Kartirungswege		*) Die Theilsätze unter 1., d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg per Frachtbrief) die Theilsätze unter 2., d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen berechnet. Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben
2585	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Holzzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Weissenbach-St. Gallen	Arnau	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	100·4 kr. = 200 8 h	186 h	14·8 h	Im Kartirungswege		

Laufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2586	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, bei Bezahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Staab, Nürschan, Littitz	Lindau transit, sowie nach schweizerischen Stationen	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	
2587	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzzeugstoff (Cellulose)	Hallein	Lindern	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	2·69 Mark		Im Kartirungswege		
2588	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	a) Steinkohlen und Briquetts, b) Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	rheinländisch-westphälischen Stationen	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	a) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief; b) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. — Für Wagen von mehr als 10, aber weniger als 17·1 t Ladegewicht wird nur ein solches von 10 t gerechnet; stellt sich indess das darnach festgestellte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht für das letztere berechnet	Im Verkehre mit den Stationen Hard-Fussach und Lustenau (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) giltig vom 20. December 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898. Im Uebrigen giltig vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894		Siehe nebenstehende Schnitt-Tariftabellen		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel A.

Oesterreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Amstetten	K.k.St.B.	0·46	—
Assling	„	0·94	—
Aussee	„	0·44	—
Berndorf	„	0·65	
Bischofshofen	„	0·39	—
Bludenz	„	-	0·26
Bozen-Gries	S.B.	0·77	—
Bregenz	K.k.St.B.	—	0·10
Brixen	S.B.	0·69	—
Brixlegg	„	0·26	—
Brückl	K.k.St.B.	0·78	-
Bruck a. M.	S.B.	0·74	
Dalaas	K.k.St.B.	-	0·32
Dornbirn	„	-	0·14
Ebensee	„	0·34	—
Eisenerz	„	0·58	—
Feldkirch	„	-	0·20
Flaurling	„	—	0·51
Flirsch	„	—	0·41
Franzensfeste	S.B.	0·67	—
Frastanz	K.k.St.B.	—	0·24
Gmunden	„	0·32	—
Götzis	„	—	0·17
Graz	S.B.	1·00	—
Hainfeld	K.k.St.B.	0·60	-
Hieflau	„	0·56	—
Hard-Fussach *)	„	-	0·10
Hohenems	„	—	0·17
Hüttenberg	„	0·90	—
Imst	„	—	0·48
Innsbruck	S.B.	0·47	—
Jenbach	„	0·31	—
Judenburg	K.k.St.B.	0·65	—
Kematen in Tirol	„	-	0·53
Kernhof	„	0·63	—
Kindberg	S.B.	0·84	—
Kirchbüchl	„	0·21	—
Klagenfurt	„	0·80	-
Knittelfeld	K.k.St.B.	0·65	—
Laibach	K.k.St.B. u. S.B.	1·02	—
Landeck	K.k.St.B.	—	0·44
Langen	„	—	0·34
Lautrach	„	—	0·10
Leoben	K.k.St.B. u. S.B.	0·61	—
Leobersdorf	S.B.	0·65	—

Oesterreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Lilienfeld	K.k.St.B.	0·58	—
Linz	„	0·34	—
Linz-Umschlagsplatz	„	0·39	—
Lustenau *)	„		0·14
Nendeln	„		0·24
Nenzing	„	—	0·24
Neuberg	„	1·03	—
Oetzthal	„		0·49
Pettneu	„	-	0·39
Pians	„	—	0·43
Pöchlarn	„	0·51	—
Prevali	S.B.	1·10	—
Rankweil	K.k.St.B.	—	0·20
Ratschach-Weissenfels	„	0·90	—
Rosenau	„	0·49	—
Rottenmann	„	0·53	
St. Anton	„	—	0·39
St. Michael	„	0·60	
St. Pölten	„	0·56	—
St. Veit a. d. Gölsen	„	0·58	—
Schaan-Vaduz	„	—	0·26
Schärding	„	0·10	—
Scheibbs	„	0·54	—
Scheifling	„	0·70	—
Schönwies	„		0·46
Schrambach	„	0·60	—
Schwarzach	„	—	0·10
Silz	„	—	0·51
Steyr	„	0·44	—
Strassenhaus	„		0·26
Streugen	„	—	0·43
Telfs	„	-	0·51
Thalheim	„	0·66	--
Traismauer	„	0·58	
Trieben	„	0·54	—
Trient (Trento)	S.B.	0·89	-
Triestingshof	K.k.St-B.	0·65	-
Unzmarkt	„	0·68	—
Villach	K.k.St.B. u. S.B.	0·85	—
Völs	K.k.St.B.	--	0·54
Waidhofen a. d. Ybbs	„	0·51	-
Wels	„	0·31	—
Wörgl	S.B.	0·21	—
Zeltweg	„	0·65	
Zirl	„	—	0·53

*) Giltig ab 20. December 1897.

Schnitt-Tafel B.

Deutsche Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Alsdorf	K.	1·345	1·28
Altenessen	Ess.	1·345	1·29
Annen Nord	„	1·325	1·31
Aplerbeck	„	1·325	1·32
Barop	„	1·325	1·32
Berge-Borbeck	„	1·345	1·29
Bismarck i. W.	„	1·345	1·31
Blankenstein	„	1·325	1·30
Bochum Nord	„	1·335	1·31
Bochum Süd	„	1·335	1·30
Bodelschwingh	„	1·345	1·33
Pommern	„	1·315	1·31
Bottrop Süd	„	1·345	1·29
Bredenscheid	Elb.	1·335	1·28
Bruch	Ess.	1·345	1·32
Buer	„	1·355	1·31
Camen	„	1·355	1·35
Carnap	„	1·355	1·30
Castrop	„	1·355	1·32
Caternberg Nord	„	1·355	1·30
Courl	„	1·345	1·34
Dahlhausen (Ruhr)	„	1·335	1·29
Dahlhausen (Ruhr), Zeche Charlotte	„	1·335	1·28
Dinslaken	„	1·355	1·30
Dortmund K.M.	„	1·335	1·33
Dortmunderfeld	„	1·335	1·32
Eschweiler	K.	1·325	1·26
Essen (Hauptbahnhof)	Ess.	1·345	1·29
Essen (Hauptbhf.), Zeche ver. Hagenbeck	„	1·335	1·28
Essen Nord	„	1·345	1·29
Eving	D.G.E.	1·345	1·35
Frintrop	Ess.	1·345	1·29
Gelsenkirchen	„	1·345	1·30
Gladbeck	„	1·365	1·32
Zeche Gneisenau b. Derne	D.G.E.	1·345	1·31
Haspe	Elb.	1·305	1·28
Hasslinghausen	„	1·335	1·27
Heissen	Ess.	1·345	1·29
Herne	„	1·345	1·31
Herzogenrath	K.	1·355	1·29
Hoerde	Ess.	1·325	1·32
Hoerde-Hacheney	Elb.	1·325	1·31
Holzwickede	„	1·315	1·31
Homberg	K.	1·345	1·28
Horrem	„	1·275	1·21
Kalscheuren	„	1·245	1·17
Kierberg	„	1·245	1·18

Deutsche Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Köln Ehrenfeld	K.	1·255	1·19
Kohlscheid	„	1·315	1·28
Kray Nord	Ess.	1·315	1·30
Kupferdreh	„	1·335	1·28
Laer	„	1·325	1·31
Langendreer Nord	„	1·325	1·31
Langendreer Süd	„	1·325	1·31
Liblar	K.	1·255	1·19
Löttringhausen	Elb.	1·315	1·31
Lütgendortmund	Ess.	1·335	1·32
Mariagrube	K.	1·345	1·28
Marten	Ess.	1·345	1·33
Meiderich	„	1·315	1·29
Mengede	„	1·315	1·3[illegible]
Merklinde	„	1·355	1·33
Morsbach b. Aachen	K.	1·345	1·27
Neumühl	Ess.	1·315	1·29
Oberhausen	„	1·335	1·28
Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte)	„	1·335	1·28
Präsident	„	1·335	1·31
Preussen	D.G.E.	1·355	1·31
Prinz von Preussen	Ess.	1·325	1·31
Rauxel	„	1·355	1·32
Recklinghausen	„	1·355	1·33
Riemke	„	1·335	1·30
Riemke, Zecke ver. Hannibal	„	1·335	1·30
Rüttenscheid	„	1·315	1·29
Schalke	„	1·355	1·31
Schalke Süd	„	1·355	1·30
Schee	Elb.	1·325	1·27
Silschede	„	1·335	1·28
Sprockhövel	„	1·335	1·28
Steele Nord	Ess.	1·345	1·28
Sterkrade	„	1·315	1·29
Styrum	„	1·335	1·28
Ueckendorf-Wattenscheid	„	1·335	1·31
Unna	Elb.	1·325	1·32
Unna-Königsborn	Ess.	1·345	1·31
Wanne	„	1·345	1·31
Wattenscheid	„	1·335	1·30
Weitmar	„	1·335	1·30
Werden	„	1·335	1·28
Wickede-Asseln	„	1·345	1·33
Wiemelshausen	„	1·335	1·30
Witten West	„	1·315	1·31
Würselen	K.	1·335	1·27

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Antheile in Pfennigen					
2589	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Zucker aller Art	Brody (Bhf.) transit	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau-Oderumschlag oder Cosel-Oderhafen zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts und Hamburg transit seewärts	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	137	92	45	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss (für Sendungen, die per Achse in Brody, Podwołoczyska oder Nowosielitza einlangen, genügt der Nachweis der russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896 auf Seite 18 unter II. 3 A c enthaltenen speciellen Bestimmungen), b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze oder nach Cosel-Oderhafen und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafen-, bezw. Umschlagsstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagplatze oder nach Cosel-Oderhafen und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen	
				Podwołoczyska (Bhf.) transit:										
				a) für Sendungen von Stationen der Linie Wołoczysk - Proskurow (excl.)					a) 168	a) 112	a) 56			
				b) für Sendungen von Proskurow					b) 168	b) 101	b) 67			
				c) für Sendungen von Stationen der Linie Bogdanowzy—Schmerinka (excl.)					c) 168	c) 91	c) 77			
				d) für Sendungen von Schmerinka und darüber					d) 168	d) 75	d) 93			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					200	134	66			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2590	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mehl aus der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-theiles I vom 1. Jänner 1898	Sokal	Lemberg-Podzamkiem	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	104·4 Heller	80 Heller	24·4 Heller	Im Kartirungswege		
2591	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	Auf sämmtlichen im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, genannten Linien Auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadow, Skole oder Stanislau unter der Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum **Rück**transporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif A Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
2592	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Lemberg	Lemberg-Kleparów	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres längstens bis 31. December 1898	Localtarif	6 Heller	4·4 Heller	1·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	
2593	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Bełzec	Lemberg	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	59 Heller	31 Heller	28 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	In das Minimalquantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2594	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein und Weinmaische, in Fässern oder in Reservoir-, resp. Cisternenwagen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 „ }	Branzoll, Station der Südbahn-Gesellschaft	Bludenz Buchs Feldkirch Frastanz Nendeln Nenzing Schaan-Vaduz Strassenhaus — Bregenz Dornbirn Götzis Hohenems Lauterach Lindau Rankweil Schwarzach — Hard-Fussach Lustenau — St. Margrethen	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für Wein etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarife für Wein etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 217·2 184·8 — 221·2 188·8 — 224·0 192·2 — 227·2 193·8		Im Kartirungswege		
2595	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Reis der Pos. R—6 des Gütertarifes, Theil I, Abth. B, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband	Brody Nowosielitza Podwołoczyska	der österr.-russischen Reichsgrenze	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 9 Hellern für 100 kg	Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung findet nur auf jene Sendungen Anwendung, welche auf Grund des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr von Triest, bezw. Fiume nach Brody (Bhf.) trs., bezw. Nowosielitza (Bhf.) trs. oder Podwołoczyska (Bhf.) trs. zur Abfertigung gelangen
2596	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlenlösche aus der Pos. K 25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	den Stationen der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes		Die Kohlenlösche muss von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen stammen und von einer Dienststelle derselben direct bezogen werden. Die Sendungen sind als Frachtgut aufzugeben und ist die Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu entrichten. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	8 Heller per 100 kg, insoweit sich der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I nicht niedriger stellt	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2597	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podłęże	Rzochów	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirthe, bezw. einer Gutsverwaltung mit der Bestimmung zu landwirthschaftlichen Meliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	26 Kreuzer = 52 Heller	32 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
2598	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Orlo transit (für Sendungen aus Ungarn) den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Nadbrzezie-Weichselumschlag transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Weiterverfrachtung der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus auf dem Wasserwege binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie an gerechnet, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	96 Heller Die um 4 Heller gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX C, erhöht um die Schleppbahngebühr von 12 Hellern per 100 kg*)		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Weichselumschlag bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus. Die bezeichneten Documente dürfen keinen Frachterstattungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr der Sendung nach Russland, bezw. darüber hinaus nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden	

*) Hinsichtlich der besonderen Frachtbegünstigung für Eichenbalken (Plankons) wird auf das Vrdgs.-Bl. Nr. 118 ex 1897, Pos. 1766, verwiesen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2599	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnschwellen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, eiserner Brückenüberbau, Mobilar, Gebäude- und Bahnausrüstungsgegenstände, Aufschriftentafeln, mechanische Einrichtungen für Drehscheiben, Wasserstationen, Brückenwaagen, Weichen, Weichentheile, Weichensicherungsanlagen, Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke. b) Fahrbetriebsmittel	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, sowie der Localbahn Chodau-Neudek		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad oder Karlsbad-Johanngeorgenstadt oder für dieselben bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. Eisenbahn-Bauleitung Karlsbad oder die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 % Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung, bezw. k. k. Staatsbahn-Direction als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.	
2600	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	4. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) sowie Kralup, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn 3. Prag und Smichow, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen 2. Salzburg, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen 1. Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens (zu 4. und 3.) a) 5.000 kg b) 10.000 kg (zu 2. und 1.) 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille stammen	(zu 4. und 3.) Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898 (zu 2. und 1.) Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längsten bis 31. März 1898	Localtarife		(zu 4.) ad a) 51·00 ad b) 37·40 Francs Gold per 1000 kg (zu 3.) ad a) 39·60 ad b) 30·70 Francs Gold per 1000 kg (zu 2. und 1.) 25·50 Francs Gold per 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
									Heller					
2601	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schlägelschotter	Lemberg transit	Kulików-Mierzwica	Auflieferung von mindestens 300 Wagenladungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20	8·8	11·2	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 zu bewirken ist	Die Frachtbriefe müssen an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Lemberg oder Zółkiew adressirt sein
					Zółkiew				26	12·2	13·8			
					Glińsko				29	14·3	14·7			
					Zaszków				16	6·8	9·2			
					Lemberg-Kleparów				6	1·4	4·6			
2602	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 und 19, sowie H—20 a der Waarenclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełżec	Rawa ruska	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Verschieden	20 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter Ziffer VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenberechnungs-Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
2603	Buschtěhrader Eisenbahn		Tabakfabrikate	Schlackenwerth	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localgütertarif	54 Heller	50 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, October 1898 und Jänner 1899 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2604	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn		Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Localgütertarif	Heller für 1000 kg			Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautend, vorzulegen bis längstens 28. Februar 1899 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
					Annathal-Rothau, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Mostau-Nebanitz, Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Tirschnitz				700	608	92			
					Bleistadt				692	608	84			
					Chodau				634	608	26			
					Dassnitz				686	608	78			
					Davidsthal				666	608	58			
					Domina-Schönlind				538	524	14			
					Falkenau a. d. Eger				664	608	56			
					Hartenberg				682	608	74			
					Königsberg-Maria-Kulm				698	608	90			
					Krima-Neudorf				570	524	46			
					Kupferberg				608	550	58			
					Neusattl				644	608	36			
					Pressnitz-Reischdorf				596	550	46			
					Reitzenhain				604	524	80			
					Schmiedeberg				632	550	82			
					Sebastiansberg				586	524	62			
					Sonnenberg				582	550	32			
					Weipert				662	550	112			
					Zieditz				670	608	62			
				Střebichovic-Vinaric (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleňowes-Smečna	Annathal-Rothau, Mostau-Nebanitz			Tarif für den directen inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	748	742	6	Kartirung		
					Eger, Franzensbad, Klingenthal				764	742	22			
					Ober-Graslitz, Tirschnitz				756	742	14			
					Unter-Graslitz				752	742	10			

1	2	3	4	5–14
2605	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	(siehe nachstehenden Text)

Für in Prag (Smichow) [B.E.B.] über die Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anlangende und innerhalb 15 Minuten nach Ankunft des Zuges mit neuen, vollständig ausgestatteten und die Wagennummer enthaltenden Frachtbriefen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Vyšehrad als Frachtgut weiter aufgegebene Kohlensendungen wird, sofern bei der Neuaufgabe in Prag (Smichow) kein Antrag auf bahnämtliche Verwiegung gestellt wird, die zur Einhebung gelangende Manipulationsgebühr von 8 Hellern per 100 kg vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898 unter der Bedingung rückerstattet, dass die Manipulationsgebühr bei der Aufgabe baar bezahlt wird.

Dieselbe Begünstigung findet auch auf derartige mit dem Nachtzuge 270 a in Prag (Smichow) [B.E.B.] anlangende Kohlensendungen Anwendung. Diese Sendungen sind unmittelbar nach Eintreffen der Station Prag (Smichow) bekanntzugeben; die Uebergabe der Frachtbriefe und die Bezahlung der Manipulationsgebühr hat jedoch spätestens 8 Uhr Morgens am folgenden Tage zu erfolgen.

Die Rückvergütung der bezahlten Manipulationsgebühr erfolgt gegen spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Partei als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Smichow) [B.E.B.] und der auf dieselbe Partei als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Prag (Smichow) [B.E.B.].

In den Duplicat-Frachtbriefen muss die Weiteraufgabe innerhalb der vorangeführten Frist und die gleichzeitig erfolgte Bezahlung der Manipulationsgebühr bahnämtlich bestätigt sein.

Die eingesendeten Frachtdocumente werden nicht rückgestellt.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2606	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Zieditz	Budapest-Józsefváros, „ -dunaparti teher pályaudvar, „ -Ferenczváros,*) „ -Lipótváros, „ -nyugoti pályaudvar	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. *) Die Frachtsätze für die Abgabe von Kohlensendungen nicht eingerichtete Station Budapest-Ferenczváros haben nur für Sendungen der nächst dieser Station etablirten und mit derselben in directer Schienenverbindung stehende Gasanstalt Giltigkeit	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	2100 Heller für 1000 kg		Im Kartirungswege		
				Dassnitz						2074 Heller für 1000 kg				
			Mineralische Kohle als Frachtgut	Zieditz	a) Bruck a. d. Leitha transit b) Marchegg transit	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. d. Leitha oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden				a) 1460 b) 1460 Heller für 1000 kg				
				Neusattl						a) 1514 b) 1514 Heller für 1000 kg				
				Dassnitz						a) 1434 b) 1434 Heller für 1000 kg				
2607	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle											

Für in der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) auf den dort gemietheten Kohlen-Depotplätzen in leer beigestellte oder auf diesen Depotplätzen entladene Wagen, nachweislich auf Kosten der Partei verladen und als Frachtgut nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Vyšehrad aufgegebene Kohlensendungen werden vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1898 von der Manipulationsgebühr von 8 Hellern per 100 kg 2 Heller per 100 kg gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen die parteiseits erfolgte Verladung bahnämtlich bestätigt sein muss, rückvergütet.

Falls die Verladung dieser Sendungen in auf den gemietheten Depotplätzen entladene Wagen bewirkt wird, ist behufs Nachweisung des Umstandes, dass die zur Aufgabe gelangte Sendung zu einer anderen Gattung als die in den betreffenden Wagen in Prag (Smichow) (B.E.B.) angelangte Kohle gehört, auch der Original-Frachtbrief, mit welchem der Wagen in Prag (Smichow) angelangt ist, beizubringen.

Die Frachtdocumente sind spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen; dieselben werden nicht rückgestellt.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2608	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen und Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und demgemäss bei Weiterbeförderung ab Komotau (A.T.E.) im Regiewege abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localgütertarif	63 Heller	48 Heller *)	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1899 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno **nicht** enthalten
2609	Buschtěhrader Eisenbahn		Korkholz	Klingenthal (B.E.B.) transit	Schlackenwerth	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Bremen oder Hamburg zur Beförderung gelangen; auf diesen Documenten ist stets die Umkartirung in Klingenthal vorzuschreiben. 3. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	88 Heller	41 Heller	47 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1899	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2610	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1, als Frachtgut	Kralup (B.E.B oder St.E.G.)	Pilsen	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892	118·8	99	19·8	Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen im Verkehre mit den Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist der Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits inbegriffen
				oder umgekehrt										
				Počatek-Serowitz	Friedland i. B.			Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	210				
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					190				
					Reichenau i. B.					173				
					Tannwald-Schumburg					183				
				oder umgekehrt										
				Bubenč (St.E.G.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen					Siehe nachstehende Tabelle				
				oder umgekehrt										

Nach oder von	Heller per 100 kg	Nach oder von	Heller per 100 kg	Nach oder von	Heller per 100 kg	Nach oder von	Heller per 100 kg
1. Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Falkenau-Hillemühl	123	Stranov-Krusko	67	Řewnitz	38
		Franzenthal	110	Straussnitz-Neustadtl	107	Rokitzan	68
		Georgswalde-Ebersbach	134	Svijan-Podol	84	Staab	92
Auperschin	91	Grund-Georgenthal	127	Tannenberg	118	Stankau	96
Bilin	76	Habichtstein	97	Tetschen	92	Stupno-Břas	77
Brüx	72	Haida	110	Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	101	Taus	104
Dux	82	Heinpach-Wölmsdorf	143			Zbirow	58
Holtschitz-Seestadtl	83	Hirschberg	93	Turnau	89	Zditz	48
Karbitz	86	Josefsthal-Kosmanos	73	Vrutic	56		
Mariaschein	86	Jungbunzlau	76	Všetat-Přivor	49	**4. Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	143
Preschen	86	Klomin	41	Vysočan	36		
Settenz	90	Kreibitz-Teichstatt	124	Warnsdorf	130		
Teplitz	86	Kuttenthal	63	Weisswasser	81	Einsiedl	109
Triebschitz	83	Langenau	107	Woken	89	Eisenbrod	117
Türmitz	86	Liblic-Bišic	50	Zwickau i. B.	125	Eugenthal	155
Udwitz-Görkau	83	Měšic	41			Friedland i. B.	136
Ullersdorf	90	Münchengrätz	80	**3. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Habendorf	104
Wurzmes	83	Neratovic	41			Kleinskal	122
		Niedergrund	128	Beraun	43	Langenbruck	110
2. Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn		Nixdorf	145	Blisowa	100	Liebenau	121
		Politz-Sandau	109	Chrast	72	Liebstadtl	120
		Rabstein	114	Dobřichowitz	32	Nawarow	151
Aužic	39	Rehdörfel	98	Furth i. W.	112	Raspenau-Liebwerda	133
Bakov	75	Röhrsdorf	113	Görkau	85	Reichenberg	116
Bensen	107	Rumburg	130	Holoubkau	63	Reichenau i. B.	162
Böhm.-Kamnitz	118	Satalic	41	Hořowitz	53	Seidenberg	118
Böhm.-Leipa	103	Schluckenau	136	Karlstein	38	Semil	125
Bösig	86	Schönau	143	Nürschan	87	Swarow	129
Cakovic	41	Schönfeld	121	Pilsen	77	Tannwald-Schumburg	160
Chrasterhof	63	Schönlinde	127	Radnitz	82	Weigsdorf	
Ebersdorf-Markersdorf	111	Steinschönau	154	Radotin	26		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Mark	Mark	Mark			
2611	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14 a (ausgenommen Malz	Prag (Bubna) B.E.B. transit, Prag (Smichow) B.E.B. transit, Smichow k.k.Oe.St.B. transit	Gustavsburg transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	1·70	1·66	0·04	Rückvergütung	Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag (Smichow) B.E.B. oder Smichow k.k.Oe.St.B. reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag, bezw. Smichow noch die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Bubna), bezw. Prag (Smichow) oder Smichow, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1899 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Die in diesen Rhein-, bezw. Main-Umschlagsstationen zur Einhebung gelangenden Ueberführungsgebühren sind in den nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung
					Frankfurt a/M. transit und Frankfurt a/M. Hafen				1·63	1·59	0·04			
					Mainz Hafen und Kastel Hafen				1·71	1·67	0·04			
					Ludwigshafen a/Rh. transit und Mannheim transit				1·72	1·68	0·04			
2612	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Schlacke	Grödig	Parsch		Vom 1. Jänner bis 31. December 1898	Localtarif	10	5	5	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1899	
2613			Langholz	Lamprechtshausen	Itzling	**Bei Aufgabe von mindestens 100 Waggons**			12	8·50	3·50			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2614	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steine des Specialtarifes III	Wismar, Station der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn	Budweis Bubna Hötzelsdorf-Geras Niklasdorf Pilsen Plan Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow) Schluckenau Smichow Stecknà Teplitz Teplitz-Waldthor Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Pozsony	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Local- bezw. Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 188 168 209 161 159 144 168 127 168 178 136 136 218 240		Im Kartirungswege		
2615	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Falgendorf	Königinhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	19 Heller	10 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen zur Strassenschotterung in Königinhof bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen der Bezirksausschuss als Aufgeber und alleiniger Empfänger angeführt erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B gelangt nicht zur Einhebung
2616	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen aus den böhmischen Braunkohlenrevieren	Iglau Oe.N.W.B. transito	Mähr.-Budwitz	Unter Aufrechthaltung der laut citirten Tarife für diesen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1898	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Kronen per 1000 kg 3·88	1·94	1·94	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2617	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte	Wien Oe.N.W.B. loco und transit	Tannwald-Schumburg transit	Unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Verschieden	Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	
2618	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz, der Pos. H -19-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Saybusch-Żabłocie Osielec Maków Friedrichshütte Jeleśnia Węgierska górka Milówka Rajcza Sól	Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Floridsdorf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarife	Verschieden	Heller 74 91 89 78 80 80 80 82 82	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2619	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	6·2 kr. — 12·4 h	Heller 10	Heller 2·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Podgórze Bonarka				7·4 kr. — 14·8 h	13	1·8			
2620	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Grobkohle	Krzeszowice	Fiume	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	22·42 Kronen per Tonne à 1000 kg inclus. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
2621	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier aller Art	Salloch Görz	Kufstein	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen, nach belgischen oder holländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Jedoch ist die Abfertigung im gebrochenen Verkehre über die Umschlagplätze Frankfurt am Main, Gustavsburg und Mannheim zulässig, wenn in den Frachtbriefen nach diesen Umschlagstationen der Passus enthalten ist: „zur Weiterbeförderung nach . . . " (Name einer belgischen oder holländischen Station)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Tirol-Küstenländischer Tarif	Verschieden	a) 237 b) 159 a) 303 b) 213 Pfennige deutsche R.-W. einschliesslich der Manipulationsgebühr	Verschieden	Kartirung		
2622	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebracholohe)	Salloch	Krems Linz St. Pölten Wels	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	176 142 144 140 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
2623	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte	Velencze	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	170 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	144 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	26 Heller	Im Kartirungswege		
2624	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geschäftsbücher, ordinäre, gebunden (auch rastrirt), im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Gródek	Triest-Freihafen S.B. und Fiume-Freihafen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der im nebengenannten Verbandstarife für den See-Export enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längst. aber bis 31. December 1898	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	687 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	468 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	219 Heller	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: unter Einhaltung der im nebenbezeichneten Tarife unter B, bezw. der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" ersichtlichen Bedingungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
						Südbahn-Gesellschaft								
2625			Schafwolle	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B. Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österr. Südbahnstationen, ferner nach Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5500 kg per Wagen und Frachtbrief, und zwar bei Beförderung in offen gebauten Wagen zu den Frachtsätzen sub a) gedeckt gebauten Wagen zu den Frachtsätzen sub b) unter der Bedingung, dass: 1. Die Verwendung offen oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt. 2. Die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offen gebauten Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. 3. Wird ein offen gebauter Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen, oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebs-Reglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", beziehungsweise den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen. Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	a) 200 Heller b) 224 Heller inclusive Manipulationsgebühr, bezw. auch inclusive ungarischer Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Für die Wien vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen finden die nebenstehend bezeichneten Frachtsätze nur insolange Anwendung, als sich auf Grund des Localtarifes oder anderweitig bestehender Tarife kein billigerer Frachtsatz ergibt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2626	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	In jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung der in Preding-Wieselsdorf in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden und nachweislich zum Export in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	30 Heller inclusive Manipulationsgebühr	16 Heller inclusive Manipulationsgebühr	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt: 1. bei Sendungen, welche ab Graz auf Grund des directen Levantetarifes zur Abfertigung gelangen, gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante; andernfalls 2. gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf bis Triest, bezw. Fiume, denen zum Nachweis der erfolgten Verschiffung die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Fiume beizugeben sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2627	Südbahn-Gesellschaft		Jute	Triest und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien (S.B.), resp. Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	96 Kreuzer = 192 Heller	184 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortl. Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2628	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzinrückstände	Oderberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	390	188	202	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Transportsteuer					
				Dzieditz				Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	200				
				Trzebinia						208				
			Rohpetroleum	Triest S.B. und Fiume	Dzieditz					200				
					Trzebinia					208				
					Oderberg			Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	390	188	202			
2629	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Borysław	Triest und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. April 1897 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	510	292	218	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Transportsteuer					
				Drohobycz					506	292	214			
				Iwonicz					483	266	217			
				Jasło					497	260	237			
				Zagórz					463	274	189			
				Gorlice				Localtarife		258				
				Jedlicze						264				
				Krechowice						308				
				Krosno						266				
				Olszanica						278				
				Skołyszyn						258				
				Zagórzany						258				
2630	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	Saybusch-Zabłocie	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien proveniren	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	194	182	12	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Transportsteuer					
					Petrowitz			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	199				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2631	Südbahn-Gesellschaft		M a i s	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld trans. (jedoch exclusive Zapresic—Szisek und Fiume)	Csáktornya	Für Mehl (Polentamehl) in jedem Gewichte, für Mais bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Mais, bezw. Mehl (Polentamehl), welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mehl (Polentamehl), bezw. Mais sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897	V e r s c h i e d e n	0·42 Heller per 100 kg und 1 km plus je 8 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg und plus ungarischer Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller aufzurunden sind	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Mais, denen bezüglich des Mehles (Polentamehles) die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und das heraus erzeugte Mehl (Polentamehl)	Csáktornya	Innsbruck Trento und Roveredo									
2632	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest und Fiume	Myslowitz transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach Sosnowice lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Triest - Fiume - Norddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1896	345 Pfennige D. R.-W.	210 Heller Kronenwährung	Verschieden, je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		
2633	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzkohle	Gottschee Reifnitz Strascha	Jenbach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller 179 177 181	Heller 128 128 128	Heller 51 49 53	Im Kartirungswege		
2634	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	B i e r	Puntigam	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze" im Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehr vom 1. Jänner 1896, bezw. Localtarif	174 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	160 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	14 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Heller					
2635	Südbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Wampersdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. April 1893	27	14	13	Im Kartirungswege		
			Schotter					Anhang zum Localtarife vom 1. Jänner 1897	16	14	2			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
93	Nr. 25 vom 2. März 1897 und Berichtigung in Nr. 102 vom 2. September 1897	656 bezw. 69	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Schwefelkiesabbrände	Heufeld	M.-Ostrau und Schönbrunn	In Folge Ermässigung von Seite der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 15. October 1897 wurde der betreffende Refactiesatz ab diesem Datum auf Mark 1·20 per 100 kg herabgesetzt	
94	Nr. 139 vom 4. December 1897	2295	Südbahn-Gesellschaft		Farinzucker	Bükk Nagy-Czenk	Triest S.B. und Fiume	Die Bezeichnung des Artikels hat mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung an zu lauten: „Zucker“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
40	Nr. 114 vom 2. October 1897	1721	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Pos. E–6, sowie Eisen und Stahl, Eisen-, Stahlwaaren der Pos. E 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krompach	sämmtlichen in der Publication sub fortl. Nr. 1721 genannten Stationen	1. Jänner 1898	
					Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E–9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	sämmtlichen in der Publication sub fortl. Nr. 1721 benannten Stationen	Krompach		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144 | **Wien, 18. December 1897.** | **X. Jahrgang.**

Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen.

IV. Plenarsitzung.

Am 22. November d. J. fand in Prag unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Statthalters Graf Coudenhove die IV. Plenarversammlung der Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen statt. Gegenstand der lange dauernden Berathungen war eine Reihe wichtiger Fragen, deren Austragung den ungehinderten Fortgang der Bauten im nächsten Jahre sichern sollten.

Nach der Entgegennahme der präsidiellen Mittheilungen, aus welchen hervorzuheben ist, dass in den Staatsvoranschlag des Ministeriums des Innern pro 1898 als zweite Rate für die Moldau- und Elbe-Canalisirung der Betrag von 1,200.000 fl., somit um 400.000 fl. mehr als im Jahre 1897, eingestellt wurde, erstattete Baudirector k. k. Baurath Mrasich Bericht über den Fortgang der Arbeiten an dem ersten grösseren in Angriff genommenen Werke, der Staustufe II bei Klecan. Aus dem Berichte geht hervor, dass am 18. Juni 1897 die Absteckung des Baues vorgenommen, am 23. Juni in Gegenwart des Bauunternehmers, der bewährten Firma A. Lanna, die Terrainprofile aufgenommen und die Arbeiten Seitens letzterer Firma eingeleitet wurden. Die erforderlichen Maschinen, Geräthschaften, Bahnschwellen u. s. w. wurden sofort zur Stelle gebracht, und am 30. Juni eröffneten die grossen Baggermaschinen ihre Thätigkeit. Ein Trockenbagger mit einer Tagesleistung von 1000 bis 1200 m³, ein Schwimmbagger und ein Elevator kamen in Verwendung, ebenso sechs Locomotiven, sechs Locomobile, vier Centrifugalpumpen, eine Dampframme und zahlreiche Schlagwerke. Die Länge der auf der Baustrecke gelegten Geleise beträgt 11 km.

Ungeachtet des Sommerhochwassers, welches am 1. August die Höhe von + 580 cm erreichte und die Arbeiten durch mehrere Tage hemmte, ist der Baufortschritt ein sehr bedeutender. Zum Schutzdamm des Schleusencanals wurden 850 m³ Verwurfstein verwendet und 5400 m² Pflasterung hergestellt. Die Deponie hat eine Länge von 300 m, die Böschungen im Ausmasse von 2200 m² sind mit Rasenstreifen belegt, der Weg von Rostok nach Hussinec wurde auf 300 m hergestellt, die Erdbewegung bei der Schleuse betrug 110.000 m³. In der Zugschleuse ist auf der rechten Seite für den Umlaufcanal vom Mittelhaupte bis zum Ende des Unterhauptes, sonach auf 145 m Länge, das Fundament ausbetonirt. Der Umlaufcanal selbst ist auf 60 m sammt der Ummauerung vollständig fertig, in weiteren 45 m steht die Ummauerung in verschiedenen Arbeitsstadien. Im übrigen Theile sind bis zum Unterhaupte die Betonsohlenstücke des Canals gelegt; auf der linken Seite der Zugschleuse ist das Fundament für den Umlaufcanal zum Theil auf Felsgrund auf 50 cm betonirt. Mit der Hauptbetonage des Unterhauptes wurde begonnen und ebenso mit dem Schlagen der 4 m langen Spundwand entlang der Flussseite in der bis zu den Fundamenten ausgehobenen Kammerschleuse. Beim Wehr ist der 2·4 m starke Fangdamm für den 30 m langen linken Wehrtheil beendet; demnächst werden die Fundamente betonirt. Die Unternehmung beschäftigt derzeit am Bauplatze 550 Personen. Elektrische Beleuchtung ermöglicht die Fortsetzung der Arbeit in den Abendstunden.

Auch in den drei Maschinenfabriken, welche die Herstellung der Eisenconstructionen übernommen haben, Maschinenbau-Actiengesellschaft vormals Breitfeld, Daněk und Comp., Gebrüder Prášil & Comp. und Erste böhm.-mährische Maschinenfabrik, wird fleissig an den Detailplänen und den Constructionen selbst gearbeitet. Von den Wehrböcken sind bereits drei Probeböcke hergestellt.

Das Schleusenmeistergehöfte ist schon seit einiger Zeit vollendet und dient gegenwärtig als Baukanzlei. Das Wehrmeisterhäuschen ist im Bau begriffen. Seit 20. October ist die Baucentrale in Prag-Karolinenthal, Königsgasse, mit der Bausection Klecan durch eine besondere Telephonleitung verbunden.

Einen weiteren Programmpunkt bildete der Antrag des Comité rücksichtlich der Inangriffnahme des Baues der Staustufe bei Libschitz. Nach dem ursprünglichen Programm sollte nach der Staustufe in Klecan jene bei Vraňan hergestellt werden. Die grossen Schwierigkeiten, welche sich bezüglich des Baues dieser Staustufe herausstellten, bewogen das Comité zu dem Antrage, vorläufig von dem Baue derselben abzusehen und dafür die Staustufe bei Libschitz in Angriff zu nehmen. Das von der Oberbauleitung hiefür ausgearbeitete Project wurde von der Commission im Principe genehmigt und nur noch die Prüfung einzelner Details einem Subcomité überwiesen. Die Einlösung der für den Bau dieser Staustufe erforderlichen Grundstücke im Ausmasse von 18 Joch ist ebenfalls bereits im Zuge.

Eine dritte Staustufe, welche ebenfalls noch im Jahre 1898 in Angriff genommen werden soll, ist die bei Troja, für welche die Oberbauleitung ein Vorproject vorgelegt hatte. Die Commission nahm das Project, sowie den einschlägigen Bericht zur Kenntniss und beauftragte die Oberbauleitung, die Details auszuarbeiten und dem Comité zur Durchberathung vorzulegen. Hiebei soll auch darauf Bedacht genommen werden, die Wehranlagen wenn möglich so herzustellen, dass selbe mit einer dortselbst herzustellenden Strassenbrücke combinirt werden können.

Die Commission nahm ferners den Bericht über das Ergebniss der Strombefahrung zur Kenntniss, welche das Comité am 25. October d. J. auf der Moldaustrecke Prag—Melnik vorgenommen hat, und verband damit eine Berathung über die Ausarbeitung des Detailprojectes für die Canalisirung in der Strecke von Libschitz abwärts.

Auch in der Frage der Einlösung der Kubik'schen Wasserkraft in Prag wurde Bericht erstattet und sodann in die Berathung und Beschlussfassung über mehrere Angelegenheiten des internen Dienstes eingetreten.

Eine Stunde nach Schluss der Sitzung verfügten sich Se. Excellenz der Statthalter und die Commission auf den Bauplatz, um sich persönlich vom Baufortschritte zu überzeugen. Der Eindruck von dem dortselbst Gesehenen war allerseits ein sehr befriedigender, und nahm Seine Excellenz der Statthalter wiederholt Gelegenheit, seine und der Commission volle Zufriedenheit auszusprechen.

Deutscher Levantetarif.

Der Tarif für den deutschen Levanteverkehr, über Hamburg seewärts, hat in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Heft 12 des III. Jahrganges, eine sehr absprechende Beurtheilung erfahren. Gegen ihn werden zunächst die in der zwölften Jahresversammlung des Vereines deutscher Spediteure am 25. Mai 1891 angenommenen Resolutionen angeführt und dabei besonders Gewicht darauf gelegt,

dass der Levantetarif zum Theil sogar zu Gunsten des Auslandes, z. B. von Nordösterreich wirksam sei,

dass ein Erfolg ausgeblieben sei, da der deutsche Export nach dem Orient sich als gering darstelle, auch die Einnahmen der Levantelinie ungenügend seien,

dass die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen nur für deutsche Seehäfen, nicht für rheinische Binnenhäfen, die, genauer besehen, selbst Seehäfen im Binnenlande sind, Interesse haben,

dass auch ausserhalb Deutschlands Concurrenzbestrebungen gegen den deutschen Levantetarif unterstützt werden.

Hiezu bemerkt die „Ztg. d. V. D. E.-V." folgendes:

„Hiebei drängt sich zunächst die Frage auf, warum neben der „Baltischen Schiffahrtszeitung" nur die Ansicht der Spediteure über einen grossen internationalen und überseeischen Tarif gehört werden soll, während doch die Industrie und der Handel das entscheidende Wort zu sprechen haben dürften. Nach dem Artikel hat aber nur die Mannheimer Handelskammer Ausstellungen gegen den erwähnten Tarif erhoben, eine andere badische Handelskammer aber hat bei der badischen Staatseisenbahn-Verwaltung den Anschluss an den Levantetarif beantragt. Wenn es hienach den Anschein gewinnen könnte, dass nur der Spediteurverein, Schiffahrtszeitungen und eine Handelskammer Deutschlands zu den Gegnern des Tarifes gehören, alle übrigen Betheiligten aber nichts an ihm auszusetzen haben und ihn gut finden, dann würde ja der Tarif seinen Zweck in vorzüglicher Weise erfüllen, und es dürfte auch die Bezeichnung als eine ‚vielleicht recht plumpe Tarifmassregel', die als ungefährlich gewählt werden kann, ‚je unentwickelter Industrie und Handel in einem Lande noch sind, je bescheidener noch das Verkehrsnetz desselben sich darbietet', auf den Levantetarif keinen Bezug haben sollen.

Der Herr Verfasser des Artikels stellt so hohe Ansprüche an einen Tarif, dass die gleichzeitige Billigung eines solchen durch Industrie, Handel, Spediteure und Schiffahrt fast unerreichbar scheint; er sagt:

‚Je mehr die Gewerbsamkeit eines volkswirthschaftlichen Kreises zu wachsen beginnt, und zwar quantitativ und qualitativ, je feinädriger das Verkehrsnetz sich gestaltet, je mehr aber insbesondere die Innigkeit des Verkehrs eines solchen Wirthschaftsgebietes mit näheren und ferneren anderen Culturstaaten sich ausbildet, besonders wenn gleichzeitig bindende Handelsverträge bestehen, deren Paciscenten erst recht mit Argusaugen auf jede Bewegung, auf jede Schwingung im Verkehr sehen, welche als eine durch den Vertrag nicht direct gedeckte Nebenwirkung aus dem jenseitigen Vertragslande betrachtet werden kann und wird, desto schwieriger wird auch die Schaffung neuer, besonders einem bestimmten Endzwecke zustrebender Eisenbahntarife.'

Einem bestimmten Endzwecke strebte allerdings der bemängelte Levantetarif zu. Er sollte zur Hebung der deutschen Ausfuhr nach den Balkanländern beitragen, insbesondere nach jenen Gebieten, für die bis dahin auf dem Landwege brauchbare Frachtsätze nicht zu erlangen waren, für die auch durch die Umschlagstarife über Passau—Regensburg—Wien nicht genügend gesorgt werden konnte. Er sollte die deutsche Industrie in dem Wettbewerbe der grossen europäischen Industriestaaten im Verkehre nach den Balkanländern unterstützen. Bei seiner Einführung wurde geltend gemacht, dass in Salonichi, dem bedeutendsten Handelsplatze Macedoniens und dem zweitgrössten Handelsplatze der Türkei, die deutsche Einfuhr kaum 9 Percent der gesammten Einfuhr betrage, dass aber die Aufnahmefähigkeit für die Erzeugnisse der europäischen Culturstaaten nach sachverständigen Berichten von Jahr zu Jahr im Steigen sei.

Der Tarif hatte natürlich den über Antwerpen schon bestehenden Verhältnissen Rechnung zu tragen, und gerade deshalb konnten durch den Levantetarif für Rheinland und Westphalen entweder keine oder nicht erhebliche Frachtvortheile zu Tage treten; dieses Gebiet befand sich nicht nur schon im Genusse dieser Vortheile durch die Verbindung über Antwerpen, sondern es blieben sogar Frachtunterschiede zu Gunsten von Antwerpen immer noch bestehen. Wohl aber sollte dem mittleren und östlichen Deutschland, nicht nur der norddeutschen Industrie, wie der Herr Verfasser meint, das Mittel verschafft werden, einen der Bedeutung seiner Industrie auch nur annähernd entsprechenden Absatz nach Griechenland, Ostrumelien und der Türkei zu finden.

Die zur Erreichung dieses Zweckes nothwendigen billigen Eisenbahnfrachten sollten aber keineswegs Anlass geben, die Seefrachten hoch zu halten, und es wurde vorbehalten, die gleichen Sätze und Vortheile auch anderen geeigneten regelmässigen Dampfschifflinien über Hamburg oder über andere deutsche Häfen zu gewähren.

Zur Auskunftsertheilung und zur Vermittlung von Geschäftsverbindungen ist neben den betheiligten Eisenbahn-

Verwaltungen die Hamburger Rhederei bereit und bei allen in Frage kommenden Häfen sind specielle Agenten der Schiffahrt thätig.

Das hienach erstrebte Ziel der Eisenbahn-Verwaltungen dürfte als berechtigt und gemeinnützig bezeichnet werden können; da nun als Mittel zu dessen Erreichung nur die Herabsetzung der Eisenbahnfrachten sich darbot, kann der in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ enthaltene Vorwurf, es sei im höchsten Grade unbillig, wenn die staatliche Macht von Eisenbahn-Verwaltungen dazu benützt werde, in den natürlichen Wettkampf zwischen Wasser- und Eisenstrassen ohne Anlass zu Gunsten der letzteren einzugreifen, umso weniger als gerechtfertigt bezeichnet werden, als einzelnen Industriegebieten Deutschlands jede directe Dampfschiffverbindung über die deutschen Häfen fehlt.

Wenn ausserdeutsche Staaten zur Hebung ihrer Industrie durch Verwilligungen für den österreichisch-ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume, für den schweizerisch-italienischen Levanteverkehr über Genua, für den schweizerisch-französischen Verkehr über Marseille, für den deutsch-holländischen Levanteverkehr über Rotterdam und Amsterdam, für den deutsch-belgischen Levanteverkehr über Antwerpen, für eine rumänisch-Rotterdamer Schiffahrtslinie u. s. w. thätig gewesen sind, und wenn ferner überseeische Tarife von der Forenede Dampskibs-Selskab, vom östlandske Lloyd, vom Norddeutschen Lloyd, von den Dampfschiffahrts-Gesellschaften Kosmos, Red Star Line und von der Johnstonlinie eingeführt worden sind, so kann hierin durchaus nicht mit dem Herrn Verfasser ein ‚Fluch der bösen That, dass sie, fortzeugend, Böses muss gebären‘ erkannt werden. Die fremden Staaten und Schiffahrtsgesellschaften sorgen eben für ihre Industrie und ihre Kunden, wie Deutschland für die seinigen zu wirken bemüht gewesen ist. Eine Concurrenz gegen Deutschland kann in den ausländischen Bestrebungen nicht erblickt werden, ebenso wie auch der Levantetarif keine Befehdung Antwerpens bedeuten konnte, da Frachtunterschiede zu Gunsten Antwerpens bestehen blieben. Deshalb bedürfen auch die rheinischen Binnenhäfen keiner Unterstützung.

Die Besorgniss, dass der Levantetarif zu Gunsten des Auslandes wirke, hat keine Bestätigung gefunden; vereinzelte Stückgutsendungen Porzellan, Holzwaaren, Gummi, ja sogar ein paar Wagenladungen Cyankalium, Mühlsteine und Maschinentheile aus dem nördlichen Böhmen können den Beweis, dass die deutschen Eisenbahnen im Interesse des Auslandes ihre Tarife herabsetzen, durchaus nicht erbringen.

Ob ein Erfolg ausgeblieben sei, kann nur nach Einsicht der gesammten Ergebnisse beurtheilt werden; augenblicklich ist nur die Verkehrsübersicht eines einzelnen Bahngebietes zur Hand, und danach hat gegen den Monat August 1890 der Monat August 1897 einen Verkehrszuwachs von 1·427 Percent und der Monat September 1897 einen solchen von 2·810 Percent gebracht.

Das letzte Wort über den Werth des Tarifes dürfte der Industrie und dem Handel zustehen.“

Unter der Ueberschrift „Zum deutschen Levantetarif“ bringt die Nr. 92 der „Ztg. d. V. D. E.-V.“ folgende Mittheilung:

Der bereits in Nr. 83 d. Ztg. besprochene Aufsatz in Heft 12 des III. Jahrganges der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ betreffend „Missgriffe in der Bildung von deutschen Eisenbahntarifen zu Ungunsten der Wasserstrassen und ihre natürliche Heilung“ enthält u. A. die Angabe, dass trotz der bedeutenden Eisenbahn-Tarifermässigungen, welche der „deutschen Levantelinie“ zugestanden worden, eine andere Hamburger Linie nach dem Osten, die sogenannte „Orientlinie“, recht wohl mit zu concurriren vermöge, obwohl ihr jene Ermässigungen nicht zugute kämen. Dies werde dadurch möglich, dass diese letztere Linie durchwegs mit billigeren Seefrachten fahre, als die Levantelinie; beispielsweise sei einer Mittheilung der Mannheimer Handelskammer in ihrem Jahresberichte für 1892 zu entnehmen, dass für Zuckertransporte die Levantelinie vor kurzem 17 sh. 6 d., die Orientlinie nur 12 sh. 6 d. in Rechnung gebracht habe.

Demgegenüber ist festzustellen, dass sich die Levantelinie und die Orientlinie seit 2 Jahren gegenseitig contractlich verpflichtet haben, ab Hamburg die gleichen Seefrachten zu berechnen.

Von beiden Linien werden für Zucker zur Zeit 15 sh. für die Tonne erhoben. In den directen Levantetarif sind eingerechnet (nach Abzug von 15 Pfennig Platzspesen in Hamburg):

im Verkehre mit Rheinland-Westphalen für 100 kg	im Verkehre mit anderen Versandgebieten für 100 kg
1·40 Mk.	1—500 km . . . . 1·50 Mk.
	501—600 „ . . . . 1·45 „
	601 „ u. mehr 1·40 „

Die Levantelinie hat wiederholt ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, die Zuckerfrachten noch weiter zu ermässigen, da es sich um einen bequem zu verladenden und schwerwiegenden Artikel handelt. Es sind jedoch alle Bemühungen, die deutschen Fabriken zum Export nach der Levante zu bewegen, bisher erfolglos geblieben, obgleich die Frachtsätze des Levantetarifes die Aufnahme des Wettbewerbes gegen andere Versandtländer (Oesterreich u. s. w.), die ein grosses Geschäft nach der Levante machen, wohl schon jetzt ermöglichen würden. Hindernd wirkt der Umstand, dass die deutschen Fabriken bei Aufnahme dieser Concurrenz besondere Sorten herstellen und ausserdem besondere Verpackungen — den Bedürfnissen des Levantemarktes entsprechend — vornehmen müssten. Dies und die Creditverhältnisse, sowie der Umstand, dass die deutschen Fabriken für andere Märkte vollauf beschäftigt sind, scheint letztere von dem Levantemarkte abzuhalten. Sollte einmal — was nicht ausgeschlossen erscheint — der deutsche Export nach einem oder dem anderen Lande lahmgelegt werden, so dürften sich die deutschen Fabrikanten dem Levantemarkt wohl in weiterem Umfange zuwenden. Bisher sind nur vereinzelt Sendungen dorthin gegangen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Adaptirung des Getreideschuppens Nr. 5 in der Station Tetschen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Bewilligung zur Adaptirung des Getreideschuppens Nr. 5 der Firma Schenker & Cie. in der Station Tetschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.075/IV.]

— (Linie Nimburg — Tetschen: Herstellung einer Schleppbahn zur Actienbrauerei in Gross-Priesen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer von der Schleppbahn zur Baumwollspinnerei der Firma A. Meinl's Erben nächst km 438·6/7 der Linie Nimburg—Tetschen abzweigenden Schleppbahn zu der Actienbrauerei in Gross-Priesen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.860/IV.]

— (Linie Gross-Wossek—Parschnitz: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Žiželitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Žiželitz der Linie Gross-Wossek—Parschnitz ertheilt. [E.-M.-Z. 18.957/IV.]

— (Linie Deutsch-Brod — Rossitz: Bauconsensertheilung für eine Rollbahn von der Station Chrudim zum Kalkofen der Firma Jeřabek & Co.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für den auf Bahngrund fallenden Theil einer Rollbahn von der Station Chrudim zum Kalkofen der Firma E. Jeřabek & Co. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.231 IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für Geleiseherstellungen in der Station Josefsthal-Maxdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für eine Geleiseumstaltung und Herstellung eines Ladegeleises sammt Ladeplatz in der Station Josefsthal-Maxdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.182/IV.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Bauconsensertheilung für Kohlenschuppen in mehreren Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung von hölzernen Kohlenschuppen (Nebengebäuden) in den Stationen Wrutitz-Jelenitz, Lhotka, Nebužel, Kanina-Aujezd und Střednitz ertheilt. [E.-M.-Z. 18.694/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Melnik.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazins in der Station Melnik im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.815.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Reichenberg—Zittau: Unterfahrung in km 11·424.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung der Wirthschaftsweg-Unterfahrung in km 11·424 der Linie Reichenberg—Zittau an Stelle des durch das Hochwasser zerstörten, früher gewölbten Objectes ertheilt. [E.-M.-Z. 18.272/IV.]

Ausland.

Preussen. (Verschiedene Tarif- und Verkehrsfragen.) Der Landes-Eisenbahnrath und der Bezirks-Eisenbahnrath Berlin hielten ihre diesjährige Wintersitzung in Berlin ab, und zwar der Bezirks-Eisenbahnrath Berlin am Freitag den 3. und der Landes-Eisenbahnrath am Freitag den 10. December. Der Landes-Eisenbahnrath beschäftigte sich mit folgenden Berathungsgegenständen:

Ausnahmetarife für Eisenerz; desgl. für Blei in Blöcken; Herabsetzung der Fracht für Thomasphosphatmehl auf die Sätze des Kalitarifs: Ausnahmetarif für Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz; Tarif für Holz von Russland nach Memel, Königsberg und Danzig für die Ausfuhr nach überseeischen ausserdeutschen Ländern; endlich mehrere von der ständigen Tarifcommission vorberathene Anträge von allgemeinem Interesse, wie z. B. betreffs Tarifirung von gebrauchten leeren Emballagen, von Neusilber- und Kupfernickelabfällen, von feuchter Stärke und getrockneter Schlemmstärke, von Schwefelsäure, Rohspiritus und denaturirtem oder zur Denaturirung bestimmtem Branntwein, ferner betreffs Beförderung lebender Thiere an Sonn- und Festtagen, von Fischen u. s. w. nur mit Personenzügen, von Halbfabrikaten der Textilindustrie.

Auf der Tagesordnung des Bezirks-Eisenbahnrathes Berlin standen u. A. folgende Anträge: auf Herstellung von Schutzvorkehrungen gegen die Einwirkung der Sonnenstrahlen auf denjenigen Bahnstationen, von denen ein regelmässiger Milchversandt stattfindet und deren Bahnsteige keine Bedachung haben, sodass die zu versendende Milch den Sonnenstrahlen ausgesetzt ist; auf baldigste Einführung einer directen Schnellzugverbindung zwischen Hamburg — Stralsund — Sassnitz über Lübeck und Rostock. Ausserdem soll der Bezirks-Eisenbahnrath auf Antrag der Direction Berlin sich gutachtlich darüber äussern, ob für Pflastersteine wie geschlagene Steine zum Strassenbau nach Berlin und Vororten im preussischen Staatsbahnverkehre und im Wechselverkehre mit anderen deutschen Bahnen eine Ermässigung des bestehenden Ausnahmetarifes und in welcher Höhe zu befürworten ist.

— Der am 25. November in Bromberg zusammengetretene Bezirks-Eisenbahnrath nahm den Antrag an, die Regierung zu ersuchen: 1. für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten auf die Wiedereinführung des am 1. August 1894 aufgehobenenen Getreidestaffeltarifs nach Möglichkeit hinzuwirken; 2. falls unüberwindliche Hindernisse für Einführung des Staffeltarifes vorliegen sollten, auf allgemeine Detarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten bedacht zu sein. Ferner wurde noch ein Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Rübenschnitzel, wonach dieselben nach dem Rohstofftarife verfrachtet werden sollen, angenommen.

Sachsen. (Tarifangelegenheiten.) Den Sitzungsberichten der Handels- und Gewerbekammer Zittau ist folgende bemerkenswerthe Mittheilung zu entnehmen: Die königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden wünschte ein Gutachten darüber, ob es wünschenswerth sei, die Trennung von Mehl und Getreide in der deutschen Güterclassification durch Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die allgemeine Wagenladungsclasse B herbeizuführen, weil die Generaldirection der königlich Bayerischen Staatsbahnen angewiesen worden sei, bei der ständigen Tarifcommission einen Antrag einzubringen, der die Trennung von Mehl und Getreide in der deutschen Güterclassification durch Versetzung von Mehl und Mühlenerzeugnissen in die allgemeine Wagenladungsclasse B, also in eine höhere, bezwecke. Die genannte Handelskammer beschloss, gemäss dem Ergebnisse einer von ihr in Mühlenkreisen angestellten Umfrage im Sinne einer solchen Massregel zu berichten. In der Begründung des entsprechenden Antrages wurden vom Sprecher des Verkehrsausschusses besonders die Ausführungen der Generaldirection der Württembergischen Staatsbahnen angezogen. Diese führe an, dass die grossen Mühlen am Rhein und unteren Neckar Süddeutschland mit Mühlenerzeugnissen überschwemmten und die süddeutsche Kleinmüllerei gänzlich zunichte zu machen drohten. Die „Riesenmühlen“, die schon in Folge der günstigen Lage am Wasserwege, die den Bezug des Rohstoffes verbillige, gediehen, würden durch den Umstand, dass die Frachtsätze für Getreide und Mühlenerzeugnisse keinen Unterschied aufwiesen, noch besonders begünstigt. Der Grundsatz, dass das Erzeugniss höher als der Rohstoff tarifiren sollte, sei hier verlassen, ja werde sogar in das Gegentheil verkehrt, da das Getreide höchstens 70 bis 72 Percent Mehlausbeute zulasse. Die Grossmüller seien daher in der Lage, für die gleich hohen Frachtkosten mehr Getreide in Form von Mehl nach Württemberg zu versenden, als die Kleinmüller ungemahlenes Getreide bezieh n könnten. Da die in der Mannheimer Gegend gelegenen grossen Mühlen den Weizen mit Schiffsverfrachtung aus Amerika bis Mannheim bezögen, so kämen von da für das nach Württemberg einzuführende Getreide und Mehl bei gleichen Zollverhältnissen die gleichen Versandtstrecken in Betracht und die in der Tarifirung liegende Begünstigung des Erzeugnisses vor dem Rohstoffe erführe nirgends einen Ausgleich. Gegen den Antrag auf Beseitigung der gleichmässigen Tarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten, der bereits im Jahre 1879 von der Württembergischen Staatsbahn eingebracht worden sei, sei damals geltend gemacht worden, dass für ihn nur örtliche Verhältnisse sprechen könnten, seine Annahme aber eine schwere Schädigung der Mühlen im übrigen Deutschland bedeute und die langjährige Gleichheit der Tarifirung von Getreide und Mehl eine Aenderung bedenklich erscheinen lasse. Es sei deshalb unter einer Anzahl Besitzern von Mühlen, Mehlhandlungen, Getreidehandlungen und Bäckereien des Bezirkes eine Umfrage veranstaltet worden, deren Ergebniss gewesen sei, dass alle Befragten, mit einer Ausnahme, den Standpunkt vertreten hätten, dass die Verfrachtung von Mehl und Mühlenerzeugnissen nach derselben Tarifclasse wie Getreide ungerecht und für die Kleinmüllerei schädlich und deshalb die Versetzung der Erzeugnisse in die allgemeine Wagenladungsclasse B zu befürworten sei. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Frankreich. (Le Métropolitain, Untergrundbahn in Paris: Bericht des Generalrathes des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.) Der dem Minister für öffentliche Arbeiten vorgelegte Bericht des Generalrathes des Ingénieurs des Ponts et Chaussées spricht sich der technischen Ausführungsweise gegenüber im Allgemeinen günstig über das dem Ministerium vorliegende Projectselaborat, die Bauausführung der Métropolitain betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 45), aus, nimmt jedoch Stellung gegen die von der Communalverwaltung projectirte Spurweite von 1·30 m und beantragt die Anwendung der Normalspur, um kein Präjudiz gegen eventuellen Wechselverkehr von Zügen der Métropolitain und der an ihre Linien anschliessenden Strasseneisenbahnlinien zu schaffen.

— (Probefahrt der Locomotive System Heilmann für Dampf- und Elektricitätsbetrieb.) Am 15. November fand mit Beiziehung der Spitzen der Bahnverwaltungen und technischen Capacitäten auf der Linie Paris—Nantes eine Probefahrt der Locomotive System Heilmann (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24, 28 und 122) statt. Vorerst wurden Versuchsfahrten mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde vorgenommen, deren Erfolg ein in jeder Beziehung günstiger war; Versuchsfahrten mit Eilzugsgeschwindigkeit werden in nächster Zeit stattfinden.

— (Projectirte Auflassung einer Wagenclasse auf schmalspurigen, lediglich den Localverkehr vermittelnden Eisenbahnen.) Dem Comité consultatif des Chemins de fer (Berathender Ausschuss der Eisenbahnen) liegt ein Antrag der Direction der Compagnie d'Orléans vor, welcher die Aufhebung einer Wagenclasse bei allen jenen lediglich den Localbahnverkehr vermittelnden schmalspurigen Eisenbahnen ohne Unterschied des Betriebsmotors anstrebt, in deren Züge derzeit Wagen aller drei Wagenclassen eingereiht sind. Das Comité anerkennt die ökonomischen Vortheile dieser übrigens schon seit längerem von mehreren Verwaltungen derartiger Bahnen angenommenen Einführung, gegen welche bisher von Seiten des interessirten localen Publicums keinerlei Einwendungen erhoben wurden, wird jedoch den Antrag des Proponenten, die Tarife der I. und III. Classe einzuführen, umsomehr noch in Erwägung ziehen, als von anderer massgebender Seite die Einführung der Tarife der II. und III. Wagenclasse angeregt wurde. In diesem Antrage wird hervorgehoben, dass bei Fahrten von nur kurzer Dauer die Beibehaltung der Luxusclasse keine Aussicht auf Rentabilität habe und vielmehr die gegenwärtigen Passagiere der II. Classe veranlassen würde, sich fernerhin der III. Classe zu bedienen.

— (Legislative Verfügung über die im Laufe des Jahres 1898 auszuführenden Nachtragsarbeiten auf Eisenbahnen.) Ueber Antrag des Ministers für öffentliche Arbeiten hat die Legislative diesem die Genehmigung ertheilt, ausser den bereits budgetmässig normirten genehmigten Beträgen für Instandhaltung der Bahnen, Reconstructionen etc. und Nachschaffung von rollendem Materiale noch einen Credit von 45,000.000 Francs zu gewähren, welche Summe sich in folgender Weise zu theilen hat:

1. Nordbahn	13,000.000 Frcs.
2. Ostbahn	9,600.000 „
3. Westbahn	9.590.000 „
4. Paris—Lyon Méditerrannée . .	4,000.000 „
5. Paris—Orléans	3,200.000 „
6. Südbahn	5,200.000 „
7. Pariser Gürtelbahn	10 000 „
	45,000.000 Frcs.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des projectirten Baues einer mit Elektricität zu betreibenden Strasseneisenbahn im Departement d'Ardèche.) Das „Journal officiel" verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer mit Elektricität zu betreibenden, für Personen- und Frachtenverkehr einzurichtenden Strasseneisenbahn im Departement d'Ardèche, durch welche eine directe Verbindung zwischen dem Curorte Vals-les-bains und der Station d'Aubenas der Eisenbahn Vogné—Nieigles-Prades hergestellt werden wird.

— (Projectirter Bau einer Eisenbahn im Departement de la Seine.) Ein Consortium von Interessenten des Departements de la Seine ist um die Gemeinnützigkeitserklärung einer am rechten Seineufer von Clichy-Levallois ausgehenden, mit Berührung von Moulineux, Neuilly, Longchamps und Boulogne zum Anschlusse an die Station Auteuil führenden Eisenbahn eingeschritten, deren Bau bis Beginn der Ausstellung fertiggestellt werden soll.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 21. September nach 17tägiger Fahrt mit 23 Passagieren und 2161 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Calcutta 281.764 kg Häute (hievon 53.389 kg für Fiume, 54 810 kg für Salonichi, 46.690 kg für Venedig), 6250 kg Thee (hievon 3140 kg für Trapezunt, 151.590 kg Ricinussamen für Venedig, 92.500 kg Baumwolle für Venedig, 22.500 kg Jute für Venedig, 157.832 kg Leinwand, 300 kg Wachs, 913 kg Gummilack; aus Bombay 240.500 kg Baumwolle, 332.007 kg Ricinussamen, 227.669 kg Mirabolanen; aus Madras 20.350 kg Baumwolle; aus Malabar 62.000 kg Teakholz; aus Coconada 355.250 kg Gingellysamen; aus Aden 10.150 kg Kaffee, 1877 kg Perlmutter, 400 kg Wachs, 3045 kg Häute; aus Massauah 1800 kg Perlmutter, 1200 kg Wachs; aus Port-Said 187.310 kg Kaffee (hievon 23.758 kg für Fiume), 4680 kg Indigo, 2625 kg Thee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,116.961 fl. ö. W.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Partielle Einstellung des Schiffsverkehrs und speciell über die Katarakten des Eisernen Thores.) Die Direction genannter Gesellschaft verlautbart, dass der zwischen Zimony—Belgrad und Orsova laut Herbstfahrordnung verkehrende Dampfer in Folge niedrigen Wasserstandes vom 27. November angefangen bei sonstiger Giltigkeit des Herbstfahrplanes nur mehr zwischen Zimony—Belgrad und O-Moldova verkehrt, und zwar hat der am 27. v. von Zimony thalabwärts fällig gewesene Dampfer schon nur bis O-Moldova und retour verkehrt. Die Stationen Drenkova, Svinicza, Milanovacz und Orsova werden daher bis auf Weiteres für den Gesammtverkehr geschlossen. Die genannte Gesellschaft gibt gleichzeitig bekannt, dass, da in Folge der vollständigen Unfahrbarkeit der Katarakte an der unteren Donau in deren Betrieb mit Ausnützung des niederen Wasserstandes Nachtragsarbeiten ausgeführt werden, speciell auf der Theilstrecke Orsova—Turn-Severin die Weiterbeförderung der für die unterhalb Orsova gelegenen Donaustationen bestimmten Güter am Wasserwege unmöglich ist. Dessenungeachtet wurden Verfügungen getroffen, dass die in Orsova liegenden Güter per Achse und Bahn nach Turn-Severin gebracht werden, um von dort mit dem ersten Schiffe an die Bestimmungsstation verfrachtet zu werden. Zur theilweisen Entschädigung der hiedurch erwachsenden Kosten werden im Sinne des § 65 des Betriebsreglements durch die Empfangsstation für jede 100 kg und auf Grund der normalen Waarenclassification folgende Ueberfuhrspesen eingehoben: für sperrige Güter 150 Ctms., für Eilgüter und Güter der ersten Classe 125 Ctms., für Güter der A-Classe 80 Ctms., für Güter der B-Classe 60 Ctms. Ausser diesen Ueberfuhrspesen werden die im Frachtentarif vorgesehenen und zur Berechnung gelangten Kataraktenumschläge nur zur Hälfte, nämlich nur für die bis Orsova durchfahrene Strecke, aufgerechnet.

— (Projectirte Ausdehnung der Schiffscourse auf die Körös.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, ausnahmsweise Fahrten auf der in die Theiss oberhalb Csongrád einmündenden Körös zu unternehmen, deren Ausdehnung sich vorläufig bis Körös-Tarcsa erstrecken soll. Zur Befahrung dieser Strecke werden kleine Dampfer mit geringem Tiefgang verwendet werden, welche speciell zur Remorquirung der landesüblichen Frachtschiffe, die derzeit in Schiffszügen mit Pferdekraft erfolgt, dienen sollen.

Anwendung des Acetylengases zur Krafterzeugung bei Schiffsmotoren. (Versuche mit demselben in Ungarn.) In Fachkreisen ungarischer Techniker des Schiffsmaschinenwesens befasst man sich, wie aus Budapest berichtet wird, gegenwärtig mit der Frage der Anwendung des Acetylengases zur Krafterzeugung bei Schiffsmotoren als Ersatz für die Dampfkraft. Nachdem die Erzeugung des Acetylengases nicht, wie dies beim Kohlenleuchtgase der Fall ist, ausschliesslich nur auf Centralstationen mit umfangreichen Installationen und complicirten Maschinen beschränkt ist, sondern mit compendiösen, allerorts aufstellbaren Apparaten erfolgen kann, beabsichtigt man, versuchsweise kleinere Fahrzeuge mit Acetylenmotoren System Curnat auszustatten. Das geringe Gewicht des zur Erzeugung verwendeten Rohstoffes sowohl als auch des Apparates selbst, ferner der mit Acetylengas erzielbare Krafteffect, der jenen der Leuchtgasmotoren wesentlich übertrifft, versprechen nach Ansicht gewiegter Fachmänner bei einer der Sicherheit des Betriebes entsprechenden Construction der Schiffsmaschinen ein besonders günstiges, voraussichtlich selbst für den Grossbetrieb nutzbar zu machendes Resultat.

Bayern. (Bodensee-Dampfschiffahrt 1896.) Dem officiellen statistischen Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1896 zufolge wurden im Jahre 1896 189.961 Personen, 1017·66 t Gepäck, 178.509·63 t Güter, 84 Wagen Thiere und 4426 Thiere in offener Ladung befördert. Die Einnahmen hieraus bezifferten sich mit 401.971 Mk. 06 Pfg., gegen 434.157 Mk. 43 Pfg. in 1895. An Betriebsmaterial waren vorhanden: 6 Dampfboote, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähne und 3 Trajectkähne. Die Dampfboote waren 1322 Tage im Dienste und legten in 7781 Fahrstunden 132.879 km zurück. Die Dampffähre machte in 256 Fahrtagen und 1899 Fahrstunden zwischen Lindau und Romanshorn 416 Hin- und Rückfahrten = 19.145 km. Die Trajectkähne erzielten auf der gleichen Strecke eine Leistung von 58.834 km; die gewöhnlichen Schleppkähne, welche zur Güterbeförderung nach sämmtlichen Bodenseeuferplätzen verwendet werden, eine solche von 25.438 km. Gesegelt wurden von letzteren 2998 km. Der Trajectverkehr zwischen Lindau und Romanshorn und umgekehrt beziffert sich wie folgt: von Lindau nach Romanshorn 13.610 beladene und 1325 leere Wagen; von Romanshorn nach Lindau 4861 beladene und 10.164 leere Wagen. Diese Leistung vertheilt sich auf die einzelnen Transportmittel in nachstehender Weise: von Lindau nach Romanshorn mittelst Dampffähre 5713 beladene Wagen mit 51.552 t und 456 leere Wagen; von Romanshorn nach Lindau 2016 beladene Wagen mit 11.722 t und 4236 leere Wagen; von Lindau nach Romanshorn mittelst Trajectkähne 7897 beladene Wagen mit 68.519 t und 869 leere Wagen, von Romanshorn nach Lindau 2845 beladene Wagen mit 15.905 t und 5929 leere Wagen.

— (Ludwig-Donau-Main-Canal.) Nach dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1896 befuhren den Ludwig-Donau-Main-Canal 1349 beladene und 1008 leere, zusammen 2357 Schiffe und 1556 Flösse, somit gegen das Jahr 1895 an Schiffen mehr 164 und an Flössen mehr 445. Von diesen 2357 Schiffsgängen sind 1809 von 24 Schiffen gemacht worden, deren Tragfähigkeit 120 t beträgt. Die übrigen 548 Schiffsgänge wurden von sogenannten „Mainschälchen" mit 12 t Tragfähigkeit vollzogen; die befahrenen Strecken derselben sind ganz kurz. Von den Schiffen bewegten sich 1054 beladene und 71 leere,

zusammen 1125 in der Richtung nach dem Main, dagegen 295 beladene und 937 leere, zusammen 1232 in der Richtung nach der Donau. Von den 1556 Flössen bewegten sich 1526 in der Richtung nach dem Main und 30 in der Richtung nach der Donau.

Was den Waarenverkehr betrifft, so kommen in der Richtung nach dem Main 86.087·8 t (gegen 68·269·2 t in 1895), in der Richtung nach der Donau 15.336·1 t (gegen 16.176·8 t in 1895). Die bewegte Gütermasse beziffert in beiden Richtungen ein Gesammtgewicht von 101.423·9 t (gegen 84.446 t in 1895).

Die finanziellen Ergebnisse betreffend, so betrugen die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren für 1896 bei der kgl. Einnehmerei in:

Kehlheim	11.048 Mk. 97 Pfg.
Beilngries	34.947 „ 92 „
Nürnberg	17.594 „ 23 „
Bamberg	2.888 „ 89 „
	66.340 Mk. 44 Pfg.

nach Abzug der Rückvergütungen von 139 Mk. 57 Pfg., gegen 1895 um 8843 Mk. 39 Pfg. mehr. — Die Gesammteinnahme aus Staatsregalien betrug 88.631 Mk. 96 Pfg. (gegen 76.761 Mk. 51 Pfg. in 1895).

Die Schiffsgebühren betrugen	66.340 Mk. 44 Pfg.
Ab aus Leergängen	2.853 „ 58 „
Verbleiben	63.486 Mk. 86 Pfg.

aus Gütern und Flössen.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. (Constituirende Generalversammlung.) Am 29. November wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt abgehalten. Bei derselben waren 10 Actienzeichner anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 6700 Actien mit 1339 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth. Nach Constatirung der rechtzeitiger Einberufung der Versammlung und der Beschlussfähigkeit derselben, sowie nach erfolgter Wahl des Herrn Anton Graf, Advocat in Neudeck, zum Vorsitzenden nahm die Versammlung den Bericht des Bevollmächtigten der Concessionäre, Generalsecretär Dr. Siegfried Werner, über seine bisherige Geschäftsführung zur Kenntniss, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von den Concessionären auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Sodann ertheilte die Generalversammlung den Concessionären für ihre Geschäftsgebahrung das Absolutorium und beschloss, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 27. October 1897, Z. 32.768, genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die den Concessionären als solchen zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten, worauf der Nachweis über die statutengemässe Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitales erbracht wurde. Hierauf wurde die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes mit fünf bestimmt, und wurden zu solchen gewählt: Eugen von Ausloos, Freiherr von Königswarter'scher Oberförster in Neudeck, Dr. Ferdinand Fleischner, Advocat in Karlsbad, Dr. Anton Graf, Advocat in Neudeck, Johann Anton Krassl, Gesellschafter der Firma C. T. Petzold & Comp. in Wien, und Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien. Seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen war kaiserl. Rath Ferdinand Summerecker, Eisenbahn-Centralinspector a. D. in Wien, in den Verwaltungsrath entsendet worden. Endlich wurden Carl Kunzmann, Bürgermeister in Neudeck, und Josef Plass, Porzellanfabrikant in Altrohlau, zu Revisoren und Christoph Bäumel, Realitätenbesitzer in Neuhammer, zum Ersatzmann derselben gewählt. In der sodann abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Eugen von Ausloos zum Präsidenten und kaiserl. Rath Ferdinand Summerecker zum Vicepräsidenten gewählt, worauf die Uebertragung der societären Agenden der Actiengesellschaft an das k. k. priv. österr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten beschlossen wurde.

Firma-Protokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. November die Firma: „Localbahn Neuhaus-Neubistritz"
Heinrich Ritter von Jarsch als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht, dagegen Ferdinand Summerecker, kaiserl. Rath und Centralinspector der k. k. Staatsbahnen i. P., als vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXV. Stückes.) Das am 14. December herausgegebene CCXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3543: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. December 1897, Z. 38.559, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des CCXVI. Stückes.) Das am 15. December herausgegebene CCXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3544: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 2. December 1897, Z. 67.923, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus einigen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CCXVII. Stückes.) Das am 16. December herausgegebene CCXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3545: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 13. December 1897, Z. 23.715, betreffend die Sperre des Marktortes Hliboka gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 3546: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 11. December 1897, Z. 23.395, betreffend die Aufhebung der Sperre im politischen Bezirke Suczawa gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 34·303 km lange vollspurige Strecke Schwerin—Rehna der grossherz. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, welche am 12. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Projectirter Bau von Lagerhäusern in Temesvár. (Ausführungsbeschluss.) In einer jüngst einberufenen Enquête-Commission, bestehend aus den Vertretern der Stadtcommune Temesvár und den Repräsentanten der commerciellen Körperschaften, die unter Vorsitz des Bürgermeisters Telbisz stattfand, wurde beschlossen, im Interesse der Entwicklung des Temesvárer Getreideplatzes die Errichtung grosser Lagerhäuser mit allen Mitteln zu unterstützen und mit der Landes-Lagerhausgesellschaft demnächst meritorische Verhandlungen zu beginnen, um bis zur nächstjährigen Getreidecampagne bereits über entsprechende Lagerräume verfügen zu können.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate November 1897.

Artikel	Lager am 1. Novbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Novbr.
	Metercentner			
Weizen	1130	4550	2880	2800
Roggen	192	—	192	—
Gerste	250	300	150	400
Hafer	3320	730	750	3300
Malz	750	400	350	800
Mais	1100	700	700	1100
Diverse	950	3250	3200	1000
Total . .	7692	9930	8222	9400

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Theil III, Heft 1, Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. August 1894.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Bestimmungen über die Reexpedition, sowie mehrerer Frachtsätze der Abtheilung I für Getreide etc.
2. Aufhebung der Frachtsätze der Abtheilung II für Mais im Verkehre mit Wertheim, und zwar mit Wirkung vom 15. Februar 1898.

Exemplare des Nachtrages V sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 13. December 1897. [1013]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen für den allgemeinen Eilgut- und Classengutverkehr, sowie der Ausnahmetarife unter Einbeziehung von mehreren bereits auf dem Publicationswege verfügten Massnahmen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1898.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0·30 Mark = 0·35 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. December 1897. [1014]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895.

Mit 1. Jänner 1898 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält mehrere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und betheiligten Stationen zum Preise von 0·30 Mark = 0·35 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. December 1897. [1015]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpeditionsbegünstigungen für Holztransporte in Villach.

Die für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann — St. Ruprecht incl. nach Triest-St. Andrae, Triest-Freihafen (k.k. St.B.) und Triest-Südbahn bestehenden oder neu zur Einführung gelangenden Frachtsätze werden ab 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898 im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Villach k.k.St.B. oder in Villach S.B. reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1898 nach den erwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1899 zulässig.

Für die in Villach S.B. zur Reexpedition gelangenden und nach Triest bestimmten Holztransporte wird eine Manipulationsgebühr von 2 fl. 50 kr. ö. W. pro Wagen berechnet, wenn das Auf- und Abladen die Partei bewirkt; erfolgt das Auf- und Abladen durch Bahnorgane, so wird eine Manipulationsgebühr von 6 fl. 50 kr. pro Wagen eingehoben.

Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactie-Liquidirung in Abzug gebracht.

Die bezüglichen Reexpeditionsbedingungen liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 14. December 1897. [1016]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. (Theil III, Heft 1 bis 4, vom 1. September 1893, bezw. 1. November 1894), deren Aufhebung zuletzt pro 31. December 1897 verlautbart wurde (vergl. Nr. 132 dieses Blattes), bleiben noch bis 31. Jänner 1898 in Wirksamkeit.

Wien, am 14. December 1897. [1017]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Petroleum etc.

Mit 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer (anderer als Braunkohlen- und Steinkohlentheer) und mineralischen Schmierölen, dann Petroleum-Naphtha (Rohbenzin) in Fässern oder Cisternen(Reservoir)wagen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der

Bukowina) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Schweizerischen Südostbahn, der Schweizerischen Seethalbahn, der Schweizerischen Centralbahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bödelibahn) in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Hiedurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1., bezw. 8. October 1896 aufgehoben, bezw. ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Hellern = 40 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. December 1897. [1018]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Abänderung des Einführungstermines der neuen Tarife und des neuen Betriebsreglements.

Die in Nummer 133 dieses Blattes vom 20. November 1897 mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 publicirten neuen Tarife, sowie das neue Betriebsreglement für den oben bezeichneten Verkehr gelangen erst mit 1. März 1898 zur Einführung.

Wien, am 16. December 1897. [1019]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Internationaler Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits.

Einhebung von Preiszuschlägen.

Ab 1. Februar 1898 wird für die in österreichischen Stationen zur Ausgabe gelangenden Rundreisebillets für Touren südlich der Alpen ausser den bestehenden Fahrpreisen ein besonderer gesetzlicher Preiszuschlag, welcher auf dem Titelblatte der Rundreisebillets besonders ersichtlich gemacht wird, zu Gunsten der italienischen Eisenbahn-Verwaltungen erhoben.

Wien, am 16. December 1897. [1020]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Hohenfurth.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Budweis—Kleinreifling gelegenen Haltestelle Hohenfurth wird vom 1. Jänner 1898 an in Hohenfurth-Rosenberg abgeändert.

Linz, im December 1897. [1021]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung des Nachtrages XVIII zum Tarif-Theil II.

Mit Wirksamkeit vom 15. December 1897 gelangte der Nachtrag XVIII zum Tarif-Theil II vom 1. Juni 1883 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält unter Anderem:

1. Einen Ausnahmetarif für Papier aus der Schweiz.
2. Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen.
3. Einen Saisontarif für frisches Obst.

Wien, am 16. December 1897. [1022]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II zum Localgütertarife, Theil II.

Mit 1. Jänner 1898 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 15. März 1896 giltigen Localgütertarife, Theil II, „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport", in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen, bezw. Berichtigungen der Bestimmungen der Abschnitte I bis V.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction (commercielles Bureau) erhältlich.

Sarajevo, im December 1897. [1023]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Giltigkeitsverlängerung von Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Giltigkeitsdauer der für den Verkehr zwischen hierseitigen Stationen und solchen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vom 18. December 1897 bis 3. Jänner 1898 ausgegebenen Hin- und Rückfahrkarten wird anlässlich der Weihnachtsfeiertage in der Weise verlängert, dass die Rückfahrt bis zu der auf den 6. Jänner 1898 folgenden Mitternacht beendet sein muss.

Prag, am 14. December 1897. [1024]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893.

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 144 vom 15. December 1896 auf Seite 2496 verlautbarte Einbeziehung der Station Humpoletz und der Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) in den vom 1. November 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, bleibt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898, mit den im Verordnungsblatte Nr. 39 vom 2. April 1895 auf Seite 617 angegebenen Distanzen und Frachtsätzen in Kraft.

Wien, am 16. December 1897. [1025]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Der vom 1. Juni 1895 an giltige Tarif, Theil II, für den Transport von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen

auf der Salzkammergut-Localbahn tritt mit 1. Jänner 1898 ausser Giltigkeit.

Gleichzeitig tritt ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft. Exemplare desselben können zum Preise von 1 Krone per Stück bei der Direction in Salzburg bezogen werden.

Salzburg, am 14. December 1897. [1026]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Frachtenabgabe in der Station Teschen.

Die am 12. October 1897 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. October 1897, Z. 8973/III, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für alle in der Station Teschen ankommenden Frachtgüter auf zwei Tage tritt mit 20. December 1897 ausser Kraft.

Wien, am 17. December 1897. [1027]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif III, Wechselverkehr der Gruppe III mit den Gruppen IV, V, VI, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr und Militärbahn-Staatsbahnverkehr.) Die Abfertigung von Bier und frischen Häringen mit weissem Frachtbrief wird wegen des beschränkten Raumes in der Eilgutabfertigung auf dem Personenbahnhofe in Stettin endgiltig nach dem Centralgüterbahnhofe verlegt. Der Frachtberechnung für diese Sendungen werden für die Folge die Entfernungen des Centralgüterbahnhofes zugrunde gelegt. Soweit durch diese Massnahme Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 15. Jänner 1898 ab in Kraft.

Nordostsee-Verbands-Güterverkehr. (Einbeziehung des Artikels Erze etc. in den Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 15. November wird in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftariff) des Nordostsee-Verbands-Gütertarifs unter Ziffer 8 des Artikel „Erze, auch aufbereitete, u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“ mit den für Erde u. s. w. unter a) der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen aufgenommen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung des Artikels Erze in den Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 wurden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“ unter der neuen Ziffer 7 mit den für Erde u. s. w. unter a) der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen aufgenommen. Soweit für einzelne Stationsverbindungen schon billigere Frachtsätze nach anderen Ausnahmetarifen bestehen, sind letztere anzuwenden.

Auf Seite 13, 14 (unter I bezüglich des Geltungsbereiches — unbeschränkt) und 16 (unter a) des Nachtrages IV zum obenbezeichneten Gütertarif ist entsprechender Vormerk zu machen.

Deutsch-Warschauer Gütertarif vom 1. November 1897. (Neuer Tarif.) Am 1. November 1897 gelangte als Anhang zum Deutsch-Russischen Gütertarife ein neuer Tarif unter dem Titel „Deutsch-Warschauer Gütertarif“ zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen deutschen Stationen einerseits und Stationen der Warschau-Wiener, der Iwangorod-Dombrowaer, der Warschau-Terespoler, der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, der Weichselbahn und der Lodzer Fabrikbahn andererseits enthält.

Hinsichtlich der reglementarischen Bestimmungen und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification finden die Theile I und II des Deutsch-Russischen Gütertarifes Anwendung.

Der neue Tarif ist zum Preise von 3 Mk. 50 Pfg. für das Stück erhältlich.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Mit Geltung vom 1. November 1897 ist auf Seite 59 des Nachtrages IV zum Bayerischen Localtarif, Heft C, die Position „Theerwasser (Theer- oder Kiengalle)“ des Specialtarifes II durch den Zusatz:

„unmittelbares Roherzeugniss der Kientheerschwelerei“

zu ergänzen.

Die Ergänzung erfolgt, um zu verhüten, dass Holzessig als Theerwasser declarirt wird.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1890. (Aenderung der Waarenbezeichnung für Graphit und Graphiterde.) Mit sofortiger Giltigkeit treten im Theil I, B, folgende Aenderungen ein:

Auf Seite 101, 102, 230 und 277 sind die Artikel „Graphit, reiner, roh u. s. w., Graphit, unreiner u. s. w. und Graphiterde, rohe oder pulverisirte“ zu streichen.

Dafür ist zu setzen:

Deutsche Waarenbezeichnung	Deutsche Tarifclassen: Einzelsendungen	Deutsche Tarifclassen: Wagenladungen		Französische Tarifclassen: Allgemeiner Tarif	Französische Tarifclassen: Specialtarif	
	Classe	5000 kg	10.000 kg	Serie Nr.	Nr.	§
Graphit	2	Sp.-T. II a	Sp.-T. II b	5	11 [3])	IV
Graphiterde,*) krystallinische, roh, auch pulverisirt .	2	Sp.-T. III a	Sp.-T. III b	5	11 [3])	IV

*) Für die deutschen Strecken gilt die Tarifirung nur für Graphiterde von derjenigen Beschaffenheit, wie sie in der Umgegend von Passau vorkommt.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung des Artikels Erze in den Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 sind in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt“ mit den für Erde u. s. w. unter A. a. der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen, und zwar bezüglich des Verkehrs zwischen den bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Directionsbezirke Halle a. S. und Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn andererseits aufgenommen werden.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. (Directe Frachtsätze für Roheisen etc.) Mit Giltigkeit vom 15. November wurden in die Hefte 2, 8 und 14 vom Theil II des Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Eisen (Roh-) u. s. w., wie im Specialterif III aufgeführt, von und nach Differdingen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einbeziehung der Station Differdingen.) Mit Wirksamkeit vom 10. November 1897 wurde die Station Differdingen in den Ausnahmetarif 7 für Güter des Specialtarif III des Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarifes einbezogen. Die Entfernungen bilden sich durch Anstoss von 12 km, die Frachtsätze durch Anstoss von 0·019 M. für 100 kg an die Entfernungen und Frachtsätze des Specialtarifes III von Esch. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie jene für Esch.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Einbeziehung des Artikels „Erze etc." in den Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 1. December wurden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, u. s. w., wie im Specialtarif III genannt" unter der neuen Ziffer 3 aufgenommen. Für diese Artikel wird der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifes 2 mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12·5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 12·5 t nur für 10 t

b) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t, aber weniger als 15 t nur für 12·5 t gerechnet.

Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff, Holzzellstoff und Kartoffelstärke-Fabrikate.) Mit Wirkung vom 15. November wurden für die Beförderung von

a) Holzstoff und Holzzellstoff,

b) Kartoffelstärke - Fabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl)

in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen zur Ausfuhr nach der Schweiz oder darüber hinaus von den Rhein- und Main-Hafenstationen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Ludwigshafen a. R. und Mainz, sowie für die unter a) genannten Artikel von Station Waldhof und für Kartoffelstärke-Fabrikate von Station Gernsheim nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen neue Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Ferner wird die badische Station Ringsheim mit den für Basel loco bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Petroleum einbezogen und das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 1b (Stammholz) im Verkehr mit Ludwigshafen a. R. durch Aufnahme des Artikels „Gerüststangen" ergänzt.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1897 wurden die nachfolgenden Stationen der Localbahn Mühldorf-Burghausen in den Schnitttarif einbezogen. Die directe Frachtbildung erfolgt durch Anstoss nachstehender Schnittsätze an die Frachtsätze der Station Mühldorf:

Kilometer	Es gelten zwischen Mühldorf und	folgende Anstoss-Frachtsätze für 100 kg in Mark: Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutclasse	Stückgut: Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsclasse A¹	Allgemeine Wagenladungsclasse B	Specialtarif A²	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III *)	Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für Stammholz
13	Altötting	0·40	0·24	0·24	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10
29	Burghausen	0·76	0·42	0·42	0·26	0·24	0·21	0·20	0·17	0·14	0·15	0·14
21	Burgkirchen	0·58	0·33	0·33	0·20	0·19	0·17	0·16	0·14	0·12	0·13	0·12
18	Kastl	0·52	0·30	0·30	0·18	0·17	0·16	0·15	0·13	0·11	0·12	0·11
24	Pirach	0·64	0·36	0·36	0·22	0·21	0·19	0·17	0·15	0·13	0·14	0·13
8	Tüssling	0·30	0·19	0·19	0·11	0·11	0·10	0·10	0·09	0·08	0·08	0·08

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel abgefertigten Sendungen kommen folgende Anstosssätze zur Anwendung:

	Station		Satz	
Mühldorf—	Altötting	Specialtarif III	0·03	Mark für 100 kg
	Burghausen	„	0·06	
	Burgkirchen	„	0·05	
	Kastl	„	0·04	
	Pirach	„	0·05	
	Tüssling	„	0·02	

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Anstosssätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Weiters gelten die für Holztransporte im Verkehre mit Altdorf und Winkelhaid eingeführten Frachtermässigungen bis zum Ablauf des Jahres 1898 und werden auf sämmtliche Holzsendungen des Specialtarifes III, sowie auf Holzsägespäne ausgedehnt.

Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1896. (Ermässigte Frachtsätze für Lindau transito.) Mit Giltigkeit ab 13. November 1897 gelangten nachfolgende ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Lindau transito nach Sosnowice transito zur Einführung:

Nach Sosnowice transit	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	A¹	B	A²	I	II	III	Ausnahmetarif für Eisen etc. 7 A	Ausnahmetarif für Eisen etc. 7 B
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark										
Lindau trans.	15·74	6·45	6·45	3·85	2·99	3·85	2·99	2·99	2·24	2·40	2·20

Die bisherigen Frachtsätze für Lindau transito — Sosnowice transito auf Seite 244 und 245 des Tarifs werden hiedurch aufgehoben und ersetzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2636			Coaks	Friedenshoffnunggrube, oberer (N.M.) Anschluss Glückhilfgrube, oberer (N.M.) Anschluss Egmontschacht	Marchegg transit (für Sendungen nach Budapest)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der kgl.U.St.B. etc., giltig vom 1. October 1893	Verschieden		82 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2637	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle und Briquettes, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen		Directer Tarif vom 1. Mai 1896	in Hellern per Tonne à 1000 kg 860	670	190	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist besorgen zu lassen
2638		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Scheibmühl	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen			in Hellern per Tonne à 1000 kg 940	860	80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
2639	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Marchegg für Sendungen: a) nach den Stationen von Deveny-Ujfalu bis Szob (exclusive), dann nach den Stationen der in dieser Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der Westungarischen Localbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (exclusive) via Pozsony	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	per Tonne à 1000 kg in Hellern 656	566	90	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 einzusenden sind	Die Sendungen müssen mit direct nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					b) nach den Stationen von Szob bis Palota inclus.				656	536	120			
					c) nach unterhalb Köbánya gelegenen Stationen				656	480	176			
					Vlarapass für Sendungen: d) nach Stationen der Waagthallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass				872	672	200			
2640	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Coaks	Segen-Gottes	Wien Donauquaibahnhof der k. k. Staatsbahnen zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, in welchen sich keine Bahnstation befindet	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen		Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	per Tonne à 1000 kg in Hellern 470			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und die dazugehörigen Documente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2641	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Friedenshoffnungsgrube unt. Anschluss Friedenshoffnungsgrube ober. Anschluss Glückhilfgrube ober. Anschluss via Halbstadt, Chotzen, Stadlau, Wien-Donauquaibahnhof	Klein-Schwechat	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 1. September 1897	Heller per Tonne à 1000 kg 1320 1304 1304	1162 1146 1146	158 158 158	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
2642	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück-, Nuss- und Würfelkohle, von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. September 1897 via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif vom 1. September 1897	Verschieden		36 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und nicht rückgestellt werden, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
2643	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Coaks	Friedenshoffnungsgrube B. F. Friedenshoffnungsgrube N. M. Glückhilfgrube N. M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube	Schönpriesen via Halbstadt-Tynischt, Kolin—Böhm.-Brod	In vollen Wagenladungen und Erfüllung der im citirten Tarife enthaltenen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle und Coaks vom 1. November 1897	Verschieden	800 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Vorzulegen bis längstens 31. März 1899, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Halbstadt Tynischt Kolin-Böhm.-Brod" tragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2644	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralkohle	Segen-Gottes via Grussbach-Schönau	Pernhofen-Wulzeshofen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	480 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		Auf den nebenstehenden Frachtsatz wird keine anderweitige Refactie liquidirt
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2645	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes via Götzendorf	Mannersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	844	760	84	Im Kartirungswege		
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2646	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes via Böhm.-Brod—Prag	Radotin	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	1160	932	228	Im Kartirungswege		
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes via Stadlau	Arnoldstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	1660	1590	70	Im Kartirungswege		
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Salzburg	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	1200	1120	80	Im Kartirungswege		
					St. Leonhardt-Drachenloch (Gartenau)				1380	1300	80			
					Söll-Leukenthal				1460	1356	104			
					Kirchbichl				1580	1460	120			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2649	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Stationen des directen Tarifes für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und von Mittelsteine (St.E.G.)	Wien (St.E.G.) loco und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	**Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Tarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Ausnahme-Tarif, Theil II, Heft 3, der St.E.G.	Verschieden	158 Heller per Tonne = 1000 kg	36 Heller per Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1899 vorzulegen sind	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum wird der Nachlass von 36 Heller per Tonne 1000 kg nicht liquidirt
2650	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere. b) Von Hruschau und Mähr.-Ostrau	a) Prag Smichow transit Prag (St.E.G.) transit Prag (St.E.G.) loco Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.) b) Prag Smichow transit Prag (St.E.G.) transit Prag (St.E.G.) loco Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.)	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne = 1000 kg a) 1156 1052 1072 1078 1072 b) 1132 1028 1048 1054 1048		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Giltigkeit
2651	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Coaks, Briquetts	Segen-Gottes	Okříško (St.E.G.) loco	Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898 **1700 t übersteigende Quantum.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	442 Heller per Tonne = 1000 kg	362 Heller per Tonne = 1000 kg	80 Heller per Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2652	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.	Wien St.E.G., K.F.N.B. Floridsdorf	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	Heller per Tonne à 1000 kg: 820		Im Kartirungswege		
				Bubna St.E.G.	Marchegg loco oder transit				1194	940	254			
2653	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kohle	Segen-Gottes	Zágráb S.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. der im Localtarife der Südbahn für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 1920		Im Kartirungswege		Das Abladen der Kohlensendungen in Nagy-Kanizsa hat der Empfänger auf eigene Kosten besorgen zu lassen
					Nagy-Kanizsa					1280 per Tonne à 1000 kg				
2654	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Bubna, Bahnhof der St.E.G.	Prag, Hrabovka transit	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	134 Heller per Tonne à 1000 kg	114 Heller per Tonne à 1000 kg	20 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2655	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle und Coaks	sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres, M.-Ostrau, Hruschau, Szczakowa und Trzebinia	Wien St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif vom 1. April 1896	Verschieden		36 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	Für Kohle und Coaks von Dombrau und Karwin hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit. Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
				via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2656	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. März 1888	per Tonne à 1000 kg in Hellern			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					I.									
					Hohenstadt transit (via Böhm.-Trübau für Stationen der Mährischen Grenzbahn)				894	540	354			
					Stefanau (via B.-Trübau)				900	616	284			
					Brünn loco				252	210	42			
					Schimitz				272	230	42			
					Znaim (St.E.G.) loco				640	620	20			
					Znaim trs. (für Stationen der Oe.N.W.B. und deren Anschlussbahnen)				640	540	100			
					Grussbach-Schönau loco Grussbach-Schönau trs. (für Stationen der K.F.N.B. inclusive Zellerndorf)				480	340	140			
					Grammat-Neusiedl				720	520	200			
					Okřiško trs. (für hinter Iglau gelegene Stationen der k.k.St.B.)				442	342	100			
					Okřiško loco und trs. (für Stationen der Oe.N.W.B.) und Kralohof				442	402	40			
					Budischau				332	292	40			
					Střelitz				178	126	52			
					Mislitz				400	360	40			
					Bisenz Stadt				636	558	78			
					Bisenz-Pisek trs.				654	558	96			
					Ung.-Hradisch Stadt „ „ transit „ „ (Zuckerfabrik)				742	592	150			
					Wessely a/March				680	592	88			
					Ungar.-Ostra				696	592	104			
					Austerlitz				346	306	40			
					Butschowitz				422	382	40			
					Schlappanitz				304	264	40			
					II. Brünn trs., resp. Obergerspitz trs.:									
					a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (exclus. Brünn und Lundenburg), ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnitz der früheren Mährisch-schlesischen Nordbahn				a) 252	182	70			
					b) für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (exclus. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				b) 252	146	106			
					III. Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein und für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren Mährisch-schlesischen Nordbahn)				346	292	54			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
ad 2656	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	IV. Wien (St.E.G.) transit: a) für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Oe.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme der Stationen der E.W.A.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. März 1898	per Tonne à 1000 kg in Hellern a) 656	480	176	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					b) für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressirt sind				b) 656	410	246			
					c) nach Wien (St.E.G.) trs. für die Stationen von Brunn - Maria Enzersdorf bis Wr.-Neustadt (exclusive Vöslau und Wr.-Neustadt), ferner für Trumau und Traiskirchen der E.W.A.				c) 656	410	246			
					d) nach Wien (St.E.G.) transit (für Liesing)				d) 656	446	210			
					e) nach Fischamend (via Götzendorf)				e) 868	708	160			
					f) nach Bruck a/L. trs.				f) 780	620	160			
			Coaks		V. Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.), Lieben (St.E.G.)				1000	832	168			
					Prag Hrabovka trs.				—	792	—			
2657	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau via Böhm-Trübau—Triebitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller per Tonne à 1000 kg 900	800	100	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2658	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatsbahnen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	33½ Pfennige per 100 kg		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen adressirt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2659	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif vom 1. März 1894	394 Heller per Tonne à 1000 kg	374 Heller per Tonne à 1000 kg	20 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
2660	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz oder Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	940 Heller per Tonne à 1000 kg	—	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2661	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks	Kralup (St.E.G.) loco und transit		Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif, Theil II, Heft 3	Heller per Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
					Olmütz (St.E.G.)				860	760	100			
					Landskron				852	800	52			
					Dašic				700	680	20			
					Moravan				704	680	24			
					Uhersko				704	680	24			
					Zamrsk				704	680	24			
					Chotzen				720	680	40			
					Stationen der Localbahn Brünn-Tischnowitz						80			
					Abtsdorf, Böhm.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukawetz, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalitz-Boskowitz, Lettowitz, Brüsau-Brünnlitz, Greifendorf und Zwittau				Verschieden	790				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2662	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno Altkladno Neukladno Buschtěhrad Duby Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Gross-Meseritsch via Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden		140 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
2663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Kladno Altkladno Neukladno Buschtěhrad Duby Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		100 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 einzusenden	
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno	Marchegg loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	1032		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)					1394	1032	362			
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2665	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)		Kralup	Prag (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. März 1888	162	142	20	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	
					Bubna (St.E.G.)				162	142	20			
					Bubeneč				162	142	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2666	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif Theil II, Heft 3 vom 1. März 1888	Heller per Tonne à 1000 kg 120	80	40	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende, mit keinem Refactiestempel versehene Orig.-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1899 vorzulegen	
2667	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Localbahn Swoleňowes-Smečna	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Swoleňowes	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif Theil II, Heft 3 vom 1. März 1888	Heller per Tonne à 1000 kg 150	120	30	Im Abrechnungswege		Sendungen müssen für Regiezwecke der priv. Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein
2668	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya	Schlapanitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller per Tonne à 1000 kg 458	396	62	Im Kartirungswege		
					Austerlitz				382	320	62			
					Butschowitz				310	256	54			
					Nessowitz				254	224	30			
					Brankowitz				222	192	30			
					Bisenz Stadt				160	120	40			
					Wessely a. d. March				278	182	96			
					Ung.-Ostra				310	232	78			
					Strassnitz				342	252	90			
					Neudorf bei Ung.-Ostra				342	252	90			
					Ung.-Hradisch Stadt				380	270	110			
					Brünn				510	448	62			
					Vlarapass				674	500	174			
					Bilnitz-Brumov				654	500	154			
					Aujezd-Lubatschowitz				484	364	120			
					Ung.-Brod				462	346	116			
					Ung.-Hradisch transit				380	270	110			
2669	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Coaks	diversen Stationen	Prag (St.E.G. oder Oe N.W.B.)	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I (Abtheilung B) vom 1. Jänner 1898	Wägegeld 20 Heller per Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Wagen		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2670	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Staubkohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898			Gebührenfreie Abwage auf der Strassenwaage				
2671	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via Kralup—Böhm.-Brod—Brünn	Wien Nordbahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	1072 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2672	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und Oesterr. Nordwestbahn	Kohle und Coaks	Buschtěhrad, Duby, Altkladno, Neukladno, Kladno, Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via Böhm.-Brod—Kolin	Iglau (Oe.N.W.B.)	Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 1. April 1895	1148 Heller per Tonne à 1000 kg	892 Heller per Tonne à 1000 kg	256 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Kartirungswege		
2673	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Střebichovic Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Schwechat-Kledering	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, resp. Kartirungssatz	1320 Heller per Tonne à 1000 kg	950 Heller per Tonne à 1000 kg	370 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen als Staubkohle hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit
				Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad	Schwechat-Kledering				Besteht kein directer Frachtsatz	950 Heller per Tonne à 1000 kg				
				Střebichovic Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)				960 Heller per Tonne à 1000 kg	940 Heller per Tonne à 1000 kg	20 Heller per Tonne à 1000 kg			
				Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)				Besteht kein directer Frachtsatz	940 Heller per Tonne à 1000 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 15. October 1886	Heller per Tonne à 1000 kg 740	700	40	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	
				Bubna					692	652	40			
				Kralup	Křinec				702	640	62			
				Bubna					654	592	62			
				Kralup	Rožďalovic				760	720	40			
				Bubna					712	672	40			
			Mineralische Kohle	Kralup	Libaň-Psinic				770	730	40			
				Bubna					722	682	40			
2675	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna	Smiřitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif vom 1. April 1895	Verschieden		Heller per Tonne à 1000 kg 140	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Coaks von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen
					Sedletz-Kuttenberg						56			
					Kuttenberg Stadt						76			
					Žiželitz						60			
					Goltsch-Jenikau						60			
					Königgrätz						100			
					Libňowes						52			
					Neubidschow						40			
					Chlumetz						40			
					Wrdy-Bučic, Zleb und Močovic						116			
					Leschtina						16			
					Gross-Wossek						20			
					Poděbrad						10			
					Časlau loco						76			
					Ronov (Oe.L.E.G.)						76			
					Zawratetz-Třemošnitz						76			
2676	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup	a) Josefstadt-Jaroměř b) Falgendorf via Böhm.-Brod—Kolin	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg a) 832 b) 764		Im Kartirungswege		
				Bubna (St.E.G.)						a) 784 b) 716				
2677	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno Neukladno Duby Kladno Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Heller per Tonne à 1000 kg Bestehen keine directen Frachtsätze	960		Im Kartirungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)					1300	960	340			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz desselben per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller per Tonne à 1000 kg					
2678	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno	Bubenč Bahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	292		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an industrielle Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubenč verbunden sind
				Kladno						292				
				Neukladno						292				
				Buschtěhrad						292				
				Dubý						292				
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via Kralup					362	292	70			
									Heller	Heller	Heller			
2679	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschwellen als Frachtgut	Buschtěhrad	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Eisenbahnschwellen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder die Bauleitung derselben als Empfängerin adressirt sein. 3. Die Weiterbeförderung der Eisenbahnschwellen ab Komotau (A.T.E.) hat im Regiewege zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif	47	35	12	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens Ende Februar 1899	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Frachtermässigung
				Lana					43	30	13			
				Rakonitz (B.E.B.)					40	28	12			
				Lana	Kralup (B.E.B.)				28	20	8			
				Rakonitz (B.E.B.)					39	27	12			

2680 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 wird hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahnlinien Marienbad—Karlsbad und Karlsbad—Johanngeorgenstadt dienenden, in der Station Eger auf die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn übergehenden und in den Stationen Karlsbad und Chodau zur Abgabe gelangenden Eisenoberbaumaterialien, als: Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen etc., sowie auch für Inventar- und Ausrüstungsgegenstände bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen für die Strecken Eger—Karlsbad, bezw. Chodau eine dreissigpercentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes der Buschtěhrader Eisenbahn unter den nachstehenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·32 Hellern per 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung ist an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabestationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so ist dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1899 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad oder die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe im Rückvergütungswege Anwendung.

Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht mehr zurückgestellt.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
				von	nach				Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)	Heller ad a)	Heller ad b)			
2681	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	1. Stationen der B.E.B.:		1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. 90 % des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder per Schiff nach einem ausserösterr. Platze verfrachtet werden. 3. Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1898	Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897: Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen							Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen, ferner Original-Aufnahmescheine oder bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnaissements, auf den Reclamanten als Absender lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens bis 30. September 1899 vorgelegt werden	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				89	91	78	84	11	7			
				Rakonitz					99	101	85	91	14	10			
				Saaz					55	57	45	51	10	6			
				Zakolan	a) Aussig (St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	*)	60	66	—	—			
				2. Stationen der k.k. St.B. α) der Hauptlinien:													
				Beraun	a) Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				95	97	71	77	24	20			
				Zditz					99	101	74	80	25	21			
				Ouřinoves	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen)				101	107	78	84	23	23			
				Radotin					95	101	71	77	24	24			
				Budweis	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				149	155	106	106	43	49			
				Chlumčan					51	53	40	46	11	7			
				Klobuk					59	61	48	54	11	7			
				Kriegern					69	71	54	60	15	11			
				Laun					51	53	40	46	11	7			
				Leneschitz					45	47	35	41	10	6			
				Perutz					59	61	48	54	11	7			
				Postelberg					45	47	35	41	10	6			
				Saaz					55	57	45	51	10	6			
				Schlan					69	71	54	60	15	11			
				Swoleňowes					73	—	57	—	16	—			
				Zlonitz					65	67	51	57	14	10			
				β) der Localbahnen:													
				Havran	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				56	58	46	52	10	6			
				Hospozin					81	83	67	73	14	10			
				Hohentrebitsch					65	67	54	60	11	7			
				Priesen-Postelberg					56	58	45	51	11	7			
				Radonitz					81	83	70	76	11	7			
				Schönhof					66	68	56	62	10	6			
				Modřan	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				109	115	89	95	20	20			
				3. Station der St.E.G.:													
				Swoleňowes	a) Aussig (St.E.G.)				73	—	57	—	16	—			

1	2	3	4	5			6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)			bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach										
2682	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Roheisen	Königshof-Geleiseanlage	Altkladno	via Smichow-Hostiwitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	50 Heller		Im Kartirungswege		In der der Böhmischen Montangesellschaft gehörigen Geleiseanlage Königshof nächst der lediglich für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Königshof können nur Frachtgüter von der genannten Gesellschaft aufgegeben, bezw. bezogen werden
2683	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 2, als Frachtgut	Hawran (Station der Localbahn Potscherad-Wurzmes)	Brüx (A.T.E.)	oder umgekehrt über Wurzmes	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		
2684	Buschtěhrader Eisenbahn		Hopfenstangen	Franzensbad (B.E.B., transit (für Sendungen von Brambach)	Saaz (B.E.B.) transit (für Sendungen nach Kriegern)		1. Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen in Brambach mit directen Frachtbriefen nach Kriegern aufgegeben und auf dem Frachtbriefe zur Abfertigung von Bahn zu Bahn über Franzensbad-Saaz vorgeschrieben sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung directer Frachtsätze, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898	61 Heller	45 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2685	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine als Frachtgut	Einsiedl (S.N.D.V.B.)	Böhm.-Leipa (B.N.B.)	1. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 58		Im Kartirungswege		Die Pflastersteine müssen laut Frachtbriefes vom Bürgermeisteramte in Böhm.-Leipa aufgegeben, sowie bezogen werden, und für Pflasterungen in dieser Stadtgemeinde Verwendung finden
			Steine der Classe C als Frachtgut	Einsiedl (S.N.D.V.B.)	Jungbunzlau (B.N.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten und durch Arbeitskräfte der Partei zu erfolgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen				55				
				Maffersdorf l. N. (R.G.T.E.)						60				
2686	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Brückenhölzer und Holzschnittmateriale des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Bakov (B.N.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die ermässigten Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zu Regiezwecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bestimmt sind, und müssen Organe dieser Verwaltung in den betreffenden Frachtbriefen als Empfänger erscheinen. 3. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist vom Aufgeber, bezw. vom Empfänger zu besorgen. 4. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif, Theil II — Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	Heller 82	59	23	Im Kartirungswege		*) In diesen Relationen bestehen keine directen Frachtsätze
				Böhm.-Leipa					56	42	14			
				Bösig					*)	55	—			
				Habichtstein					*)	47	—			
				Hirschberg					67	50	17			
				Weisswasser					77	57	20			
				Woken					*)	53	—			
				Bakov (B.N.B.)	Lobositz (St.E.G.)				92	70	22			
				Böhm.-Leipa					72	53	19			
				Bösig					88	66	22			
				Habichtstein					79	58	21			
				Hirschberg					82	61	21			
				Weisswasser					93	68	25			
				Woken					*)	64	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2687	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter	Reichenberg (Sächs. St. B. und S. N. D. V. B.) oder umgekehrt	Brüx (A. T. E.) Teplitz (A. T. E.)	Aufgabe in jeder Menge	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 2, des Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897	Heller 546 492	500 440	46 52	Im Kartirungswege		
2688	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide	Hořic	diversen Stationen	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif-Theil I		Nachlass der zu entrichtenden Ablegegebühr		Im Kartirungswege		Das Ablegen der Sendungen von den Strassenfuhrwerken haben die Absender durch ihre Arbeiter zu besorgen
2689	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide	Hořic	Smiřitz (S. N. D. V. B.) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	46 Heller	36 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
2690	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, schwefelsaure, präparirte	Liesing	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Hohenems Lindau Feldkirch Hard-Fussach St. Margrethen Nenzing	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 200 208 208 208 208 208 204 212 212 202		Im Kartirungswege		
2691	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Brennholz und Holzkohle als Frachtgut Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Treffen	Görz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife		95 Heller 119 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2692	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit		Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei directer Expedition	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bubna nach Stationen der B.C.B. und Oe.N.W.B. vom 15. October 1886	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich bestätigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen vor dem 1. März 1899	*) Dieser Nachlass wird nur von der Theilstrecke Kralup—Turnau getragen
					Einsiedl				7·22	5·44	1·78			
					Eisenbrod				7·22	6·62	0·60*)			
					Engenthal				7·82	7·22	0·60*)			
					Friedland i. B.				7·36	5·58	1·78			
					Habendorf				7·22	5·44	1·78			
					Kleinskal				7·22	6·62	0·60*)			
					Langenbruck				7·22	5·44	1·78			
					Liebenau				7·22	5·44	1·78*)			
					Liebstadtl				7·22	6·62	0·60*)			
					Nawarow				7·94	7·34	0·60*)			
					Raspenau-Liebwerda				7·22	5·44	1·78			
					Reichenau i. B.				7·22	5·44	1·78*)			
					Reichenberg				7·22	5·44	1·78			
					Seidenberg				7·78	6·00	1·78			
					Semil				7·22	6·62	0·60*)			
					Swarow				8·20	7·60	0·60*)			
					Tannwald-Schumburg				8·46	7·86	0·60*)			
					Tschernhausen				7·70	5·92	1·78			
					Weigsdorf				7·60	5·82	1·78			
2693			Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	Böhm.-Leipa via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			Heller für 100 kg: Diverse	Diverse	20 Percent		Original-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1899	
2694			Getreide	Prag B.N.B.	Vysočan trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der B.N.B. oder der ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das öffentliche Lagerhaus in Prag Oe.N.W.B. bestimmt sein		Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	14	7	7			
			Rohzucker						15	7	8			
			Pilézucker						16	7	9			
2695			Stückgüter der Classen I und II*)	Röhrsdorf transit	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes oder von dort stammend		·	20	16	4		Bahnämtlicher Ausweis der Station Zwickau i. B. bis 15. des auf den Transport folgenden Monates	*) Mit Ausnahme der in den nächstfolgenden drei Positionen bezeichneten Gütersendungen
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2696	Böhmischen Nordbahn		Baumwollwaare	Turnau trans.	Zwickau i. B. für Gabel und umgekehrt		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	109	88	21	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Gabel die Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
2697			Güter aller Art	Bodenbach B.N.B. und Tetschen B.N.B. transit	Zwickau i. B. für Gabel und umgekehrt	Nur für Import- und Exportsendungen giltig			Diverse	Diverse	10			
2698			Garne	Turnau trans.	Zwickau i. B. für Gabel				109	88	21		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
2699			Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup trans.	Prag B.N.B. via Neratovic	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen			22 *)	18	4		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	*) Laut Anhang zum Localgütertarife
2700			Melasse und Osmosewasser	Aužic Kralup loco und transit	Jungbunzlau B.N.B. loco	Beförderung in Cisternenwagen			44 48	42 42	2 6			
									Kronen für 1000 kg					
2701			Regie-Braunkohle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bodenbach trans.	Böhm.-Leipa transit	Die Kohlensendungen müssen an die Heizhausleitung der k. k. Oest. Stb. (Localbahn Leipa-Niemes) adressirt sein			3·08	0·96	2·12			
									Heller für 100 kg					
2702			Salz und Kunstdünger	Röhrsdorf trans.	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			16	12	4			
2703			Ziegel	Warnsdorf	Všetat Přivor loco	Abfuhr per Achse, sonst wie bei Specialtarif 3			63	50	13		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899 mit der Bestätigung der Station über die erfolgte Abfuhr per Achse	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2704	Böhmischen Nordbahn		Zucker der Classe II	Neratovic Čakovic	Jungbunzlau		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	47 61	26 29	21 32	Im Rückvergütungswege	Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
2705			Holz des Specialtarifes 2	Bösig Hirschberg Weisswasser	Woken	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei					20%		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
2706			Garne zum Verweben	Kratzau	Zwickau i. B.	Bei Aufgabe als Stückgut		Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5	106 Heller	96 Heller	10 Heller		Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
2707			Güter der Classe I	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben		Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	19 Heller	12 Heller	7 Heller		Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen ad 1. von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind, ad 2. von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	
2708			Güter der Classe II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.			Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	16 Heller	12 Heller	4 Heller			
2709			Braunkohle	Bodenbach trans.	Grund-Georgenthal Niedergrund Zwickau i. B.	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Inländischer Braunkohlentarif vom 1. April 1897	Diverse		4 Heller *)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezug der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach—Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2710	Böhmischen Nordbahn		a) Locomotive, b) Locomotiv- und Wagenbestandtheile	Kralup	Neratovic	Regiegüter der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898		a) 0·26, b) 0·40 Heller per 100 kg und 1 km plus 4 Heller Mgb.		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1899	
				und umgekehrt										
									Kronen für 1000 kg					
2711			Englische Kohle	Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Böhm.-Leipa	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			3·46	3·10	0·36			
					Grund-Georgenthal				5·05	3·70	1·35			
					Rumburg				5·33	3·90	1·43			
					Schluckenau				5·89	4·60	1·29			
					Warnsdorf				5·39	3·70	1·69			

2712 (Böhmischen Nordbahn) Für Hohlglassendungen von Steinschönau werden bei Aufgabe derselben mit directen Frachtbriefen die **Deckenmiethgebühren**, insoweit solche nach den einschlägigen Tarifbestimmungen zur Anrechnung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 im Verkehre nach

a) Hamburg bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen statt mit 18 Kronen mit 10 Mark,
b) Amsterdam oder Rotterdam bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen statt mit 24 Kronen mit 18 Kronen,
c) im Verkehre mit Triest bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per Wagen statt mit 28 Kronen mit 12 Kronen

per Wagen berechnet.

2713 Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898, werden in sämmtlichen directen Kohlenverkehren nach Stationen der Böhm. Nordbahn die **Wagenstandgelder** bei der Abgabe, wie folgt, berechnet:

Bei Verzögerungen bis zu 24 Stunden sechzehn Heller per Wagen und Stunde, in minimo vierzig Heller; für jede weitere Verzögerungsstunde zwanzig Heller per Wagen. Im Uebrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen aufrecht.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2714	Oesterreichischen Nordwestbahn		Steine der Classe C	Skutsch	Sedletz-Kuttenberg	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	64 Heller	48 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Kuttenberg bestimmt sein, und hat auf den Frachtbriefen das Bürgermeisteramt in Kuttenberg als Aufgeber und alleiniger Empfänger zu erscheinen
2715	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Güter aller Art, exclusive Kohle und Coaks	Rossitz	Pardubitz (S.N.D.V.B.) transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	16 Heller per Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei in Rossitz zur Aufgabe gebrachten Sendungen: Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, beziehungsweise der Aufgabsrecepisse; bei in Rossitz anlangenden Sendungen: Vorlage der Original-Frachtbriefe	
				und umgekehrt										

Diese Frachtermässigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmässig für die mit der S.N.D.V.B. in Geleiseverbindung stehenden Zuckerraffinerien in Rossitz bestimmt sind, bezw. von denselben zur Absendung gelangen und gilt nur für Relationen, die in Folge ihrer geographischen Lage über die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. nicht bedient werden können, dann beim Mangel directer Sätze insofern, als sich die Fracht bei Leitung über die Oe.N.W.B. oder S.N.D.V.B. höher stellen würde, als über Pardubitz St.E.G

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2716	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	a) Martonvásár b) Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Martonvásár b) Velencze und zwar bei Provenienz von: Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Triest S.B. und Fiume					Heller incl. Mgb. u. ung. Steuer a) b) 230 223 222 216 217 212 210 205 207 202 204 200				
2717			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	a) Stationen der Strecke Budapest S.B. bis Nyék b) Stationen der Strecke Komárom bis Székesfehérvár	Velencze					a) 188 } b) 206 } Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. und Fiume									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2718		Südbahn-Gesellschaft	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	a) Stationen der Strecke Komarom incl. bis Székesfehérvár incl. b) Stationen der Strecke Budapest S.B. incl. bis Tárnok incl.	Martonvásár	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	a) 214 b) 188 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár	Triest S.B. und Fiume									
2719			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Komárom und Lajta-Szt. Miklós—Gelse, b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya c) Sziszek	Laibach S.B. oder Franzdorf			Localtarif		a) 188 b) 156 c) 136 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. oder Franzdorf	Triest S.B. und Fiume									
2720			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Südbahnstationen der ungar. Linien und Kelenföld transit, jedoch exclusive Stationen der Strecke Zaprešić—Sziszek und Fiume	Cilli			Localtarif		188 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Triest S.B. und Fiume									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2721	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Südbahn-Stationen der ungarischen Linien und Kelenföld transit, jedoch exclus. Zaprešič—Sziszek und Fiume	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	240 Heller, bezw. incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Cormons transit									
2722			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B. – Balaton Szt.-György, Székesfehérvár—Komárom und Lajta Szt.-Miklós—Zala Szt.-Iván; b) Stationen der Strecke Barcs—Zákány—Mura-Keresztúr	Kanizsa				Verschieden	a) 188 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer b) 156 „ „ „ „ „ „	Verschieden			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Kanizsa	Triest S.B. und Fiume									
2723			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Barcs	Kanizsa				165 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	136 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	29 Heller			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2724	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Komárváros—Budapest S.B., Lajta-Szt. Miklos—Gelse und Székesfehérvár—Komárom	a) Marburg b) Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. — Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. und Fiume				Verschieden	a) 196 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer b) 204 " " " " " " "	Verschieden			
2725			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya	a) Marburg b) Feistritz				Verschieden		Verschieden			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. und Fiume					a) 164 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer b) 172 " " " " " " "				
2726			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Zákány loco und transit	Kanizsa				127 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		9 Heller			
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)					118 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2727	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd incl.—Moha incl., Nagy-Czenk incl.—Kanizsa incl. (jedoch excl. Szombathely), und Mura-Keresztur incl.—Barcs incl.	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Für Mahlproducte, bezw. Malz in jedem Gewichte: für Weizen, Buchweizen etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen. Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten und Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897	Verschieden	0·42 Heller per 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Mgb. per 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller aufzurunden sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte und Malzsendungen die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
2728			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch excl. Zaprešić—Szíszek und Fiume)	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Wernsdorf Wildon									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Wernsdorf Wildon	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2729	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren		Triest S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Anhänge zu denselben	Heller inclusive Manipulationsgebühr, Grazer Uebérfuhrsgebühr und bezw. ungar. Steuer		Heller	Im Kartirungswege	Entweder gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt ist, dass diese Transporte thatsächlich via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen exportirt wurden; oder aber gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, denen zum Nachweise der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffsconnossements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanats in Triest, bezw. des kgl. ungarischen Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummern und des Gewichtes derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen. In beiden Fällen hat die Vorlage der Documente längstens bis Ende Juli 1899 zu erfolgen	
				Preding-Wieselsdorf					249	234	15			
				Deutsch-Landsberg					265	248	17			
						a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen.						Im Rückvergütungswege		
				Preding-Wieselsdorf					a) 485 b) 249	210 189	275 60			
				Deutsch-Landsberg					a) 501 b) 265	220 202	281 63			
									Heller inclusive Manipulationsgebühr und bezw. ungar. Steuer		Heller			
				Graz S.B.					a) 446 b) 210	184 165	262 45			
				Leibnitz					a) 398 b) 210	184 165	214 45			
				Maria-Rast					a) 374 b) 210	184 165	190 45			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2730	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rohzucker	Marchegg transito (für Sendungen von Diószeg und Nagy-Szombat)	Göding	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	36·7 kr. = 73·4 Heller	52 Heller	21·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2731	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der königlich Ungarischen Staatseisenbahnen	Göding loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, und insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localtarifes (Theil II) der königl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 für die Station Holics erhöht um 10 Heller per 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben, als über die Instradirungsroute laut der Instradirungs-Tabellen zu Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehenden Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze, wie die vorstehend für Getreide zugestandenen, werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2732	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter des Specialtarifes III (vergl. den in der 8. Rubrik angeführten Tarif)	Plan	Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt, Leipziger und Schlesischer Bahnhof Tharandt und umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897	Besteht keiner	Pfge. 83 85 80		Im Kartirungswege		
									Heller per Tonne					
2733	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle	Střebichovic-Vinařic Staab	Garsten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Diese Kohlensendungen müssen zu Regiezwecken der Steyrthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Garsten adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	1072 810	932 660	140 150	Im Kartirungswege		
2734	K. k. Staatsbahn-Direction Prag		Nachlass der Auflegegebühr für Sendungen unter 5000 kg	in der Station Stupno-Břas		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898		—	—	—			
2735			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr	in der Station Leneschitz					—	—	—			
2736			Einführung der ermässigten Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	in der Station Prag		-			2 kr.	1 kr.	1 kr.			
2737			Nichtanrechnung der Auf- und Ablegegebühr	in der Station Teplitz-Waldthor		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst			—	—				
2738			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr	in der Station Kosten		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst			—	—				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. **Wien, 21. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. December 1897, Z. 19.163/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Note vom 20. November / 2. December 1897 hat das kaiserliche Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Peterburg durch sein Eisenbahn-Departement dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die folgenden Mittheilungen zugehen lassen:

1. dass die in der in Ausführung des Art. 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erstellten Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, unter den von Privatverwaltungen betriebenen russischen Bahnen und Bahnstrecken als Nr. 24 eingetragene Weichselbahn vom Staate zurückgekauft und seit dem 1./13. Juli 1897 von diesem betrieben wird;

2. dass dem internationalen Uebereinkommen folgende neue, vom russischen Staate betriebenen Linien unterstellt sind:
die Ural-Eisenbahn und
die Westsibirische Eisenbahn (Section Tscheljabinsk—Obi).

Demzufolge ist in der Liste der Eisenbahnen die Weichselbahn aus der Reihe der von Privatverwaltungen in Russland betriebenen Bahnen und Bahnstrecken gestrichen und sind unter

Russland

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken

übertragen, bezw. neu aufgenommen worden:

16. Weichselbahn.
17. Uralbahn.
18. Westsibirische Eisenbahn (Section Tscheljabinsk—Obi).

Das genannte Centralamt hat den betheiligten Vertragsstaaten von der vorstehenden Aenderung, resp. Ergänzung der Liste mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. December 1897 Kenntniss gegeben und damit die Mittheilung verbunden, dass gemäss Art. 58, Absatz 2, des internationalen Uebereinkommens der wirkliche Eintritt der unter Nr. 17 und 18 neu aufgenommenen Eisenbahnen einen Monat nach dem Datum dieses Benachrichtigungsschreibens erfolgen wird. Die Giltigkeit des internationalen Uebereinkommens bezüglich der Weichselbahn ist durch die eingetretene Aenderung nicht unterbrochen.

Das kaiserliche Ministerium der Verkehrsanstalten hat in seiner Note auf die Bedeutung aufmerksam gemacht, welche darin liegt, dass durch die Unterstellung der Westsibirischen Eisenbahn unter das internationale Uebereinkommen dieses bis in die fernen Gegenden Asiens Geltung erhält. Diese Eisenbahn bildet den ersten Theil der grossen transsibirischen Haupteisenbahn, welche Europa mit China und dem Stillen Ocean verbinden wird.

Wien, am 15. December 1897.

Betriebseröffnung der Strecke Beraun—Dušník der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Strecke Beraun—Dušník mit den Stationen und Haltestellen Beraun, Vráž-St. Johann, Lodenitz, Hořelitz und Dušník wird am 18. December 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Beraun (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen), Lodenitz, Hořelitz und Dušník (bestehende Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen) für den Gesammtverkehr, die Station Vráž-St. Johann für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr zur Eröffnung.

Die Haltestelle Beraun-Závodí wird für den Personen- und Gepäcksverkehr erst nach Fertigstellung der Zufahrtsstrasse zur Eröffnung gelangen.

Prag, im December 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde zur Zahlung von Alimentationskosten zu Gunsten der Hinterbliebenen eines durch Fahrlässigkeit ihres Zugsbegleitungspersonals von einem ihrer Züge getödteten Bediensteten der Raab-Ebenfurther Bahn verurtheilt.

Als am 6. November 1897 der Personenzug der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Pozsony (Pressburg)-Szombathely (Steinamanger) in der mit der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurth gemeinschaftlichen Kreuzungsstation Csorna eintraf, gab der Stationsvorstand der kgl. Ungar. Staatsbahnen den Auftrag, den einen der dort sich gegenseitig kreuzenden Staatsbahnzüge auf das vierte Geleise zu verschieben.

Auf dem fünften Geleise stand damals ein Güterzug der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, dessen Heizer David Weiss damit beschäftigt war, die Locomotive seines Zuges zu schmieren, bei welchem Anlasse er über das vierte Geleise schritt, um einen jenseits dieses liegenden Gegenstand zu holen.

Als nun der kreuzende Zug eintraf, gab der Conducteur des diesen abwartenden Staatsbahnzuges allerdings das Hornsignal zum langsamen Zurückschieben des Zuges, welches auch von dem Maschinführer wiederholt wurde, doch kaum hatte sich der Zug auf circa zwei Wagenlängen nach rückwärt bewegt, als der Heizer Weiss des Raab-Ebenfurther Zuges vom letzten Waggon des in Verschiebung begriffenen Staatsbahnzuges ergriffen und sofort getödtet wurde.

Die Witwe Weiss strengte nun gegen die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die Klage an, und der Gerichtshof verurtheilte die Direction zur Zahlung von Alimentationskosten für die Witwe während der Dauer ihres Witwenstandes und für drei ihrer Kinder bis zur Erwerbsfähigkeit.

In den Motiven des Urtheiles wird als erwiesen hervorgehoben, dass die Schuld an dem Unglücke die Bediensteten der Ungar. Staatsbahnen treffe, da im Sinne des § 50 der Dienstinstruction ein Mann der Zugsbegleitung verpflichtet gewesen wäre, mit der rothen Fahne das Zeichen zu geben, dass die Bahn frei sei und die Maschine in Bewegung gesetzt werden könne. Da aber durch Zeugenaussagen erwiesen ist, dass dies nicht geschah, erklärte der Gerichtshof die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen für straffällig und ersatzpflichtig.

Da nun aber gleichfalls erwiesen wurde, dass der verunglückte Weiss es an der nöthigen Vorsicht mangeln liess, indem er ungeachtet des hörbaren Signales und ungeachtet des ausdrücklichen Verbotes der Dienstinstruction, während des Verschiebens von Zügen das Geleise zu passiren, dennoch über das Nachbargeleise ging, wurden beide Parteien zur gemeinschaftlichen Tragung der Gerichtsspesen verurtheilt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Brünn: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Thorwächterhauses bei der Auffahrt zur Oberen Magazinsstrasse in Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Thorwächterhauses an der Strassengasse bei der Abzweigung der Auffahrt zur Oberen Magazinsstrasse in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.735/IV.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Bauconsensertheilung für ein Feuerlöschrequisiten-Depot und ein Handmagazin am Bahnhofe in Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Feuerlöschrequisiten-Depots und eines Handmagazines am Bahnhofe in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.737/IV.]

Projectirte Localbahn Skalitz-Boskowitz—Boskowitz-Stadt. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. December 1897 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von August Kopetzky, k. k. Professor in Brünn, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Boskowitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 16.852/I.]

Projectirte Localbahn Doudleb-Rokitnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Gemeindevertretung der Stadt Rokitnitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Halte- und Ladestelle Doudleb der Linie Geiersberg — Königgrätz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Wamberg nach Rokitnitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 20. December 1897 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 19.007/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Eröffnung der Station Krouna der Linie Zwittau — Skutsch für den Gesammtverkehr.) Am 18. November wurde die zwischen den Stationen Cachnow und Richenburg gelegene Station Krouna der Linie Zwittau—Skutsch, nachdem die Zufahrtsstrasse daselbst fertig gestellt ist, für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet.

[E.-M.-Z. 18.895/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Budget des ungar. Handelsministeriums [Gesammtheit der einzelnen Ressorts] pro 1898.) Dem vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten generellen Budgetpräliminare pro 1898 zufolge sind die Ausgaben seines Ressorts um 3,297 000 fl. höher als die des laufenden Jahres 1897, was theils durch die regelmässige progressive Entwicklung einzelner zum Rahmen des Gesammtressorts gehörender Betriebe, theils durch ausserordentliche Verfügungen motivirt erscheint, deren detaillirte Darlegung bei Anlass der Vorlage des Budgets für die einzelnen, dem Ministerium unterstehenden Betriebszweige erfolgen wird. Bei den ordentlichen Ausgaben entfällt ein Plus von 92.000 fl. auf den Vollzug des G.-A. IV ex 1895, ein Plus von 120.000 fl. auf den Titel der öffentlichen Strassen, ein Ausgabenplus von 135.000 fl. für gewerbliche Zwecke. Bei den Betriebsausgaben steigen die Kosten um 3,488.000 fl.; davon entfallen auf Post Telegraph und Telephon 1,500.000 fl., auf die Eisenbahnen 1,825.000 fl. Diese Mehrausgaben werden sowohl bei der Post als insbesondere bei den Eisenbahnen durch sehr beträchtliche Mehreinnahmen aufgewogen werden. Im Ganzen genommen hat sich die Bilanz des Handelsressorts um 3,592.000 fl. gebessert, und verbleibt nach Abzug der unter dem Titel „Staatsschulden" zu leistenden Abschreibung per 1,600.000 fl. ein Plus von 1,992.000 fl.

Vereinigte Mátraer Localbahnen Kis-Terenne—Kis-Ujszállás, Dévavanya—Gyoma, Kót-Dévaványa, Szeghalom—Dévaványa—Kis-Ujszállás und die projectirte Localbahn Vesztö—Kötegyán—Hollód. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 125 und dessen darauffolgende Nummer verlautbart den Wortlaut der der eingangs erwähnten Localbahn-Gesellschaft ertheilten Concessionsurkunde zu Gunsten ihrer Fusionirung, ferner des Ausbaues und Betriebes der ihr Betriebsnetz ergänzenden projectirten Localbahn Vesztö—Kötegyán—Hollód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138). Das Actiencapital der auf Grundlage der Concessionsurkunde unter der Firma „Mátrai- és Körös-vidéki egyesület helyi érdekü gözmodonyu vasutak" (Vereinigte Localbahnen der Mátraer und Köröser Gebiete mit Dampfbetrieb) gegründeten neuen Gesellschaft wird mit der Zusammenziehung der bisherigen concessionsmässigen Capitalien der früher selbstständig verwalteten Localbahnen 8,670.000 fl. betragen, und zwar der:

1. Mátraer Localbahn-Actiengesellschaft per 3,200.000 fl.
2. Bekeser Localbahn-Actiengesellschaft „ 1,600.000 „
3. Kis-Uj-Szállás — Dévaványa — Gyoma Actiengesellschaft . . . . „ 1,205.000 „
4. die projectirte Localbahn Vesztö—Kötegyán—Hollód . . . . „ 2,755.000 „
5. das vereinigte Capital des Fahrbetriebsmittel-Ausrüstungsbeitrages . „ 620.000 „

an welch letzterem die vier alten Gesellschaften mit insgesammt 475.000 fl. participiren, während auf die neue Linie Vesztö—Kötegyán—Hollód hievon 163.000 fl. entfallen. Diese letztere wird gleich den vorangeführten nunmehr fusionirten Bahnen als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauen und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreiben sein.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 T. Gehalt ist am 3. October 1897 mit 97 Passagieren und 1125 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte nach Port-Said 15 Colli Kaffee, 77 Colli Esswaaren, 12 Colli Manufacte, 5 Colli Möbel, 3 Coll Spiritus; nach Rangoon: 5 Colli Knöpfe, 30 eiserne Cassen, 10 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Lampen, 106 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 55 Colli Erdwachs, 10 Colli Seife, 13 Colli Papier, 4 Colli Erdwachs; nach Suez 38 Colli Esswaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Manufacte, 276 Colli Zucker; nach Suakin 6 Colli Metallwaaren; nach Gedda; 2 Colli Manufacte, 11 Colli Porzellanwaaren, 120 Colli Zucker; nach Aden 55 Colli Mehl, 10 Colli Garn, 20 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacte, 13 Colli Glasperlen, 15 Colli chemische Producte, 100 Colli Zucker, 1500 Stück Bretter; nach Massauah 7 Colli Metallwaaren, 17 Colli Spiritus, 99 Colli Zucker, 44 Colli Holzwaaren; nach Hodeidah 51 Colli Papier, 15 Colli Porzellanwaaren; nach Zanzibar 30 Colli Mehl; nach Bombay 4 Colli Elfenbein, 10 Colli Mützen, 12 Colli Bier, 29 Colli Knöpfe, 26 eiserne Cassen, 872 Colli Papier, 23 Colli Spielkarten, 10 Colli Esswaaren, 82 Colli Kurzwaaren, 136 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Spielwaaren, 29 Colli Lampen, 59 Colli Manufacte, 25 Colli Quecksilber, 85 Colli Holzwaaren, 678 Colli Metallwaaren, 5 Colli Möbel, 2 Colli Uhren, 7 Colli Glasperlen, 26 Colli Seife, 6 Colli Schuhwaaren, 172 Colli Glaswaaren, 4100 Colli Zucker; nach Karachi 2 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Spielwaaren, 5 Colli Manufacte, 1 Colli Musikinstrumente, 10 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 49 Colli Papier, 7 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Droguen, 18 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Manufacte; nach Bagdad 12 Colli Papier, 32 Colli Farben, 7 Colli Manufacte, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Bushire 7 Colli Manufacte, 200 Colli Zucker; nach Mangalore 66 Colli Kurzwaaren; nach Bunder-Abbas 175 Colli Zucker; nach Calicut 18 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 2 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Medicamente; nach Penang 4 Colli Kurzwaaren, 98 Colli Papier, 12 Colli Metallwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 3 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Mützen, 174 Colli Papier, 5 Colli Knöpfe, 32 Colli Baumwollwaaren, 34 Colli Garne, 132 Colli Metallwaaren, 18 Colli Möbel; nach Batavia 4 Colli Knöpfe, 18 Colli Papier, 3 Colli Manufacte, 22 Colli Metallwaaren; nach Bangkok 2 Colli Knöpfe, 9 Colli Papier, 8 Colli Metallwaaren; nach Samarang 2 Colli Mützen, 9 Colli Papier; nach Macassar 2 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Palembang 13 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 15 Colli Erdwachs, 10 Colli Garne; nach Hongkong 469 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glasperlen; nach Manila 30 Colli Papier; nach Shanghai 6 Colli Kurzwaaren, 114 Colli Metallwaaren; nach Kobe 162 Colli Papier, 114 Colli Metallwaaren; nach Yokohama 1 Collo Musikinstrumente. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 507.595 fl. ö. W.

England. (Bau des Blakwell-Tunnels unter der Themse in London.) Der mit einem Kostenaufwande von 15,000.000 fl. im Stadtbezirke London-Blakwell vor Kurzem vollendete Tunnel unter der Themse hat eine Länge von 937 m und bei entsprechender Breite am Scheitelpunkte der Wölbung eine Höhe von 8·20 m. Die Fahrbahn, in deren Bereich der Schienenstrang einer schmalspurigen Eisenbahn mit elektrischem Betriebe eingelegt werden wird, ist 5 m breit, und liegen zu beiden Seiten derselben je 0·90 m breite Trottoirs für Fussgeher. Es ist dies der bedeutendste der unter der Themse in London erbauten Tunnels.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis 23. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

17. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän U. Laneve, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Niobe", Capitän A. Leva, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Für Güter Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

22. Decbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich“, Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.
23. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

17. Decbr., Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, ⎫
20. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän F. Mosca, ⎬ um Mitternacht
22. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän v. Cattarinich, ⎭

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Decbr., um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Danae“, Capitän C. Zalampich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.
19. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Espero“, Capitän G. Sabbadini,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.
22. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
23. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Thalia“, Capitän G. Verona,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Decbr., Dampfer „Medusa“, Capitän T. Androvich,
nach Bombay mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Karachi. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
3. Jänner 1898, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Vortrag über das Motorenwagenwesen (Automobilismus) und über die Ergebnisse der zwischen Paris und Versailles im Monate August 1897 stattgehabten Wettfahrten mit Fahrzeugen für die Beförderung schwerer Lasten.) In diesem Vortrage entrollte Civilingenieur Ziffer ein erschöpfendes Bild über den historischen Entwicklungsgang und den dermaligen Stand des Selbstfahrwesens, Automobilismus genannt, indem er namentlich die Bestrebungen kennzeichnete, welche hierin vor Allem Frankreich verfolgte und wodurch der Impuls gegeben wurde, diesem Verkehrsmittel auch in England und Amerika ein grösseres Interesse entgegen zs bringen. Desgleichen findet man auch in Belgien und Italien, von den französischen Erfolgen ausgehend, den Beginn einer dieser neuen Industrie sich zuwendenden Aufmerksamkeit. In England konnte erst durch das Gesetz vom August 1896 über die selbstbeweglichen Fahrzeuge eine kräftigere Strömung zum Durchbruche gelangen. Oesterreich verdankt die Einleitung einer Action in Bezug auf das Motorenwagenwessn dem Eingreifen des Hof-Wagenfabrikanten Lohner, hingegen Deutschland, angeregt durch die Arbeiten von Daimler und Benz, insbesondere durch den in letzter Zeit über Initiative des Ober-Baurathes Klose gebildeten Mitteleuropäischen Motorwagenverein eine intensivere und kräftigere Ausgestaltung anstrebt. Einen Wendepunkt für den Beginn eines neuen Abschnittes in der Motorwagenfrage bildete die Thätigkeit des Automobilclubs in Frankreich, welcher, von der richtigen Erkenntniss ausgehend, dass die Lebensfähigkeit dieser Neuerung insbesondere in der Ausgestaltung zur Beförderung von Gütern gesucht werden müsse, internationale Concurrenzfahren veranstaltete und hiebei als Versuchsfeld eine von Versaille ausgehende, nach Paris führende Route wählte. Dem Programm gemäss wurde die Zurücklegung eines Weges von mehr als 300 km in sechs Tagen für die Beförderung von Personen und Gepäck und von Gütern mit gleichzeitiger Beförderung von Personen mit einem Minimalgewichte von 1000 kg zugrunde gelegt. Der Vortragende beschrieb sodann in sehr eingehender Weise unter Hervorhebung der technischen Seite und der erzielten Resultate die an diesen Wettfahrten betheiligten Motorwagen. In der Kategorie für Personenbeförderung gelangten zur Besprechung: Die Dampf-Omnibusse nach den Systemen Scotte und De Dion & Bouton, ferner der Petroleum-Omnibus Panhard & Levassor und das Drehgestell-Dampffahrzeug Pauline von Dion & Bouton. Anschliessend hieran wurden die der Güterbeförderung dienenden selbstthätigen Fahrzeuge, u. zw. der Petroleum-Frachtwagen nach dem Systeme Dietrich & Co. und der Dampfgüterzug System Scotte, in allen Details geschildert.

An der Hand sehr instructiver Tabellen wurden auf Grund der stattgehabten Probefahrten die Selbstkosten bei Personenbeförderung und die veränderlichen Ausgaben bei Belastung und die Höhe der Selbstkosten ziffermässig zum Ausdrucke gebracht. Besonders interessante Daten lieferte die von dem Vortragenden reproducirte vergleichende Zusammenstellung der kilometrischen Selbstkosten bei Personenbeförderung mit oder ohne Gepäck von 100 kg, dann bei Stückgut und Frachtgut per Tonne. Die hier besprochenen Versuchsfahrten, welche übrigens noch durch eine im October 1898 stattfindende Concurrenz von selbstthätigen Fahrzeugen für schwere Lasten fortgesetzt werden sollen, haben jedenfalls einen weiteren, hochanzuschlagenden Beitrag für die wirthschaftlichen Ergebnisse des Selbstfahrwesens geliefert. Obzwar ein abschliessendes Urtheil über diese neuen Verkehrsmittel dermalen noch nicht abgegeben werden kann, so ist doch die Thatsache feststehend, dass der Automobilismus berufen ist, im regelmässigen Personen- und Güterverkehr eine hervorragende Stelle einzunehmen. Im Verfolge seiner weiteren actuellen Ausführungen wird durch den Redner darauf hingewiesen, dass sowohl die noch ungelöste Frage der Verwendung der geeigneten motorischen Kraft, wie nicht minder in constructiver Richtung die Aufstellung neuer und zweckentsprechenderer Typen, deren gegenwärtige Form er weder gefällig noch als zureichend bezeichnet, jene Aufgaben sind, die jetzt durchgeführt werden müssen.

Den Bestrebungen zur Hebung des Automobilismus wird, wie der Redner betonte, insbesondere in Frankreich eine erhöhte Bedeutung beigemessen, indem dieses Land im Begriffe steht, diesen, eine werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der gegenwärtigen Local- und Kleinbahnen bildenden Transportmitteln Beitragsleistungen seitens des Staates und der Departements zu gewähren; ebenso bethätigen die in New-York, Brüssel, London, Mailand und Berlin bestehenden Vereinigungen, denen sich der in Bildung befindliche österreichische Automobilverein anreihen wird, eine kräftige Entfaltung des Motorenwagenwesens. Aus all den vorgebrachten Momenten eröffnet sich, wie der Vortragende zum Schlusse erwähnte, der freudig zu begrüssende Ausblick, dass diese Transportmittel in der Zukunft ihren segensreichen Einfluss als Vermittler des Verkehres zwischen Schienen- und Wasserstrassen und abseits gelegenen Gegenden ausüben werden.

Literatur.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Blum, v. Borries und Barkhausen. Wiesbaden, L. W. Kreidel's Verlag.

Von dem ersten das Maschinenwesen behandelnden Bande ist soeben der zweite Theil des ersten Abschnittes erschienen. Derselbe hat die Wagen, Bremsen und sonstigen Betriebsmittel der Eisenbahnen zum Gegenstande, wobei nicht so sehr auf die Entwicklungsstadien, welche die einzelnen Betriebsmittel durchlaufen haben, Rücksicht genommen wurde, sondern vielmehr das heute Erreichte zwar knapp gefasst, aber vollständig dargestellt wurde, so dass die Antwort auf jede bezügliche Frage rasch und sicher im Sinne der neuesten Erfahrung gefunden werden kann. Als einzelne Abschnitte wären hervorzuheben: Wagen (Personen-, Gepäck-, Post-, Güter- und Dienstwagen für Haupt- und Nebenbahnen), durchgehende Bremsen und Signalvorrichtungen, Schneepflüge und Schneeräumungsmaschinen, Betriebsmittel für elektrische Bahnen, Eisenbahn-Fähranstalten und Vorschriften für den Bau der Betriebsmittel (Allgemeine Bestimmungen, Locomotiven, Tender, Wagen).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1898 tritt in dem in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbande ein neues Tarifheft 3 in Kraft.

Hiedurch wird das gleichnamige Tarifheft 3 vom 1. März 1894 nebst Anhang und Nachträgen I—VI aufgehoben, bezw. ersetzt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1898 in Giltigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifheftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Pfg. = 36 Kreuzer oder 72 Heller ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. December 1897. [1028]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines I. Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1898 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen der Bestimmungen und der Fahrscheinstrecken, sowie Ergänzungen und Abänderungen der Fahrpreis-Tabellen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. December 1897. [1029]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Inländischer Petroleumverkehr.

Ausnahmetarif für Petroleum, roh und raffinirt etc., giltig vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 tritt der Nachtrag V zu obbezeichnetem Tarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Aufnahme neuer Stationen.
3. Abänderung von Frachtsätzen.
4. Ergänzung des Kilometerzeigers.
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 17. December 1897. [1030]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Frachtsätze für Lindau (Rangirbahnhof).

Die laut Kundmachung auf Seite 2601 der Nummer 141 dieses Blattes vom 11. December 1897 mit Wirkung vom 1. Februar 1898 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für Lindau (Rangirbahnhof) des Tarifes, Theil II, Heft 2, des obbezeichneten Güterverkehres vom 1. Jänner 1891 bleiben noch bis einschliesslich **28. Februar 1898** in Wirksamkeit.

Wien, am 17. December 1897. [1031]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Berichtigung von Transportsteuer-Zuschlägen im Verkehre mit Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö.

Die rücksichtlich der im Verkehre mit Stationen der Localbahn Szombathely-Pinkafö im Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehr einzuhebenden Transportsteuer-Zuschläge im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 134 vom 23. November 1897 sub Post 910 erlassene Kundmachung wird dahin modificirt, dass die rücksichtlich des Ausnahmetarifes V für die Station Vörösvar festgesetzten Transportsteuer-Zuschläge bei dieser Station eliminirt und für die Station Rohoncz activirt werden.

Wien, am 18. December 1897. [1032]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 1.

Einführung ermässigter Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 Ab und Nr. 5 Ac.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 treten für die Beförderung von Papier der Serie A des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Cigarettenpapier, Cartonpapier u. s. w.) in Wagenladungen nach den rumänischen Stationen der Strecke Burdujeni — Buzeu — Constanta und der Seitenlinien dieser Strecke, sowie nach Calarasi ermässigte Frachtsätze in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Wien, am 16. December 1897. [1033]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuausgabe des Localgütertarifes für das Hauptbahnnetz, sowie des zugehörigen temporären Anhanges.

Mit 1. Jänner 1898, bezw. insoweit Tariferhöhungen in Betracht kommen, mit 2. Februar 1898 gelangt ein neuer Localgütertarif (Theil II) für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. Der gleichartige Localgütertarif vom 1. Jänner 1897 nebst Nachtrag I;

2. der Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. für den Verkehr aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Reviere, dann von Mähr.-Ostrau, Hruschau, Trzebinia, Szczakowa und Karwin nach Wien (Nordbahnhof) und Floridsdorf vom 1. Februar 1895.

Dieser neue Localtarif ist in Kronenwährung und in ganzen Hellern erstellt. In Folge der Auf-, bezw. Abrundung der Bruchheller treten einzelne geringe Erhöhungen, resp. Ermässigungen der bisherigen Gebührenbeträge ein.

In dem bezeichneten Tarife erscheinen weiters, abgesehen von anderen, minder wichtigen Abänderungen, bezw. Ergänzungen, folgende Tarifermässigungen durchgeführt:

1. Die Frachtsätze des Specialtarifes zum Ausnahmetarife I (für Kohlen etc. von der Ostrauer Montanbahn nach Nordbahnstationen) werden für Entfernungen von 200 km und darüber um 20 Heller pro Tonne, für Entfernungen von 150 bis 200 km um geringere, mit der Distanz wachsende Beträge herabgesetzt.

Die (nunmehr in den Localtarif einbezogenen) besonders ermässigten Frachtsätze für Kohlen etc. aus dem Ostrau-Karwiner Reviere nach Wien (Nordbahnhof) loco und Floridsdorf loco erfahren jedoch aus diesem Anlasse keine Aenderung.

2. In den Stationstarifen und in den Zusammenstellungen besonderer Frachtsätze werden zahlreiche und erhebliche Frachtermässigungen durch Uebernahme regulirter Frachtsätze auf vorgelegene Stationen vorgenommen.

3. Endlich werden die Frachtsätze für Zucker der Classe II in ganzen Wagenladungen von Nordbahnstationen nach Krakau (Ausnahmetarif XIX) in sehr bedeutendem Masse erniedrigt.

Mit 1. Jänner 1898 tritt auch ein neuer temporärer Anhang zu dem vorstehend angezeigten Localgütertarife in Kraft, wodurch der gleichartige temporäre Anhang vom 1. Jänner 1897 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Wien, am 17. December 1897. [1034]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Wall.-Meseritsch.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien eine grosse Menge von Gütern in dem Magazine der Station Wall.-Meseritsch angehäuft hat und die Manipulation auf das empfindlichste behindert ist, wird, um der Gefahr einer gänzlichen Stockung vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für in der Station Wall.-Meseritsch ankommende, tarifmässig in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Wagenladungsgüter vom 20. December 1897 an bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 15. December 1897. [1035]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Sobinau.

Für die zwischen den Stationen Chotěboř und Zdiretz-Kreuzberg liegende und demnächst zur Eröffnung gelangende Personenhaltestelle Sobinau wird nachstehender Kilometer- und Zonenzeiger Geltung haben:

Nach	km	Zone	Nach	km	Zone
Iglau	49	5	Rosochatetz	14	2
Polna-Stecken	41	5	Chotěboř	7	1
Přibislau-Schlappenz	32	4	Zdiretz-Kreuzberg	4	1
Friedenau	27	3	Hlinsko	17	2
Deutschbrod	24	3	Skutsch	32	4
Okrouhlitz	32	4	Chrast	46	5
Swětla	39	4	Slatinan	53	6
Leschtina	51	6	Chrudim	58	6
Wlkaneč	57	6	Medleschitz	61	6
Golč-Jenikau Stadt	64	6	Jesnitschan	64	6
Golč-Jenikau	67	7	Rositz	69	7
Časlau	78	7	Pardubitz	72	7
Cirkwitz	84	8	Steblowa	76	7
Sedletz-Kuttenberg	87	8	Opatowitz	83	8
Kolin	98	8	Königgrätz	89	8
Gross-Wossek	107	9	Předměřitz	93	8
Libitz	110	9	Smiřitz	99	8
Poděbrad	114	9	Černožitz	101	9
Nimburg	122	9	Josefstadt-Jaroměř	106	9
Prag	171	11			

Wien, am 15. December 1897. [1036]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den in diesseitigem Betriebe stehenden Localbahn-Linien am 25. October 1897 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 20. December 1897 angefangen wieder aufgehoben, und treten demnach an dem bezeichneten Tage die normalen (tarifmässigen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, im December 1897. [1037]

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Dänischen Personenverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. October 1895 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält geänderte Fahrpreise für Schnellzugsfahrkarten I. und II. Classe von Wien Nordwest-, Nord- oder Staatsbahnhof nach Kopenhagen, sowie neue Fahrpreise für Schnellzugsfahrkarten I. und II. Classe von Prag Staatsbahnhof nach Kopenhagen.

Wien, am 17. December 1897. [1038]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifheft 3 und VI zum Tarifheft 4.

Die in Nummer 130 vom 11. November 1897 mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 publicirten Nachträge IX

zum Tarifheft 3 und VI zum Tarifheft 4 des obenbezeichneten Verbandes gelangen erst mit Giltigkeit vom 1. Februar 1898 zur Einführung.

Wien, am 17. December 1897. [1039]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten nach und von sächsischen und preussischen Stationen anlässlich des Weihnachtsfestes.

Anlässlich des Weihnachtsfestes wird die Geltungsdauer der tarifmässigen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Giltigkeitsdauer, welche am 18. December 1898 und den folgenden Tagen in den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach kgl. sächsischen und kgl. preussischen Stationen über Bodenbach, bezw. über Halbstadt, Mittelsteine oder Mittelwalde gelöst werden, bis einschliesslich 6. Jänner 1898 verlängert, so zwar, dass die Rückfahrt mit Ablauf dieses Tages beendet sein muss.

Die Begünstigung bezieht sich auch auf die umgekehrte Verkehrsrichtung.

Eine kürzere Geltungsdauer als jene, die den Rückfahrkarten aufgedruckt ist, dürfen die Rückfahrkarten durch obige Bestimmung nicht erleiden.

Wien, am 17. December 1897. [1040]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Aufschub der mit 1. Jänner 1898 in Aussicht genommenen Einführung eines neuen Localgütertarifes, Theil II, und des Anhanges zu demselben.

Unter Bezugnahme auf die im Kundmachungstheile des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 20. November 1897 unter laufender Zahl 896/1897 erfolgte Verlautbarung wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit 1. Jänner 1898 in Aussicht genommene Einführung eines neuen

a) Localgütertarifes, Theil II,
b) Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang

bis auf Weiteres aufgeschoben wird.

Der Einführungstermin für diese Tarifstücke wird durch eine neuerliche Kundmachung verlautbart werden.

Wien, im December 1897. [1041]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Dorożów.

Am 1. Jänner 1898 wird die in km 53·5 zwischen den Stationen Dublany-Kranzberg und Dobrowlany der Linie Chyrow-Stryj neu errichtete Haltestelle Dorożów für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Abfertigung der Reisenden wird durch die Conducteure im Zuge besorgt.

Das Gepäck wird nur gegen Nachzahlung zur Beförderung übernommen werden.

Lemberg, am 15. December 1897. [1042]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Albachten.) Mit Giltigkeit vom 15. November wird die Station Albachten des Eisenbahndirections-Bezirkes Münster in den vorbezeichneten Tarif einbezogen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen für Münster zuzüglich 10 km oder für Appelhülsen zuzüglich 8 km zugrunde zu legen, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Die Abfertigung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Die Verkehrsleitung richtet sich nach der Zusammensetzung der Entfernungen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Vom 1. Jänner 1898 ab beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Güter aller Art in ganzen Wagenladungen zwischen München C.-B.—Kufstein trans. (für Tirol und weiter) 0·67 Mark für 100 kg und des Ausnahmstarifes Nr. 23 für Bier in ganzen Wagenladungen von München C.-B. nach Simbach trans. 0·66 Mark für 100 kg.

Auf den Seiten 186 und 189 des Nachtrags IV zu Heft C sind die bezüglichen Frachtsätze von 0·65 auf 0·67 bezw. von 0·64 auf 0·66 Mark abzuändern.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. Jänner 1898 kommt ein neues Tarifheft 1 für den Güterverkehr zwischen bayerischen Stationen einer- und den Wettbewerbsstationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen Elsterwerda, Gera, Görlitz in Schlesien, Grosszschocher, Kamenz, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig II (Dresdner Bahnhof), Leipzig (Berliner Bahnhof), Leipzig (Eilenb., Magdeb. und Thür. Bahnhof), Leipzig-Konnewitz, Leipzig-Eutrisch, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Schönefeld bei Leipzig, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen andererseits zur Einführung. Hiedurch wird das bisherige Tarifheft 1 vom 1. November 1890 nebst den hiezu herausgegebenen Nachträgen ersetzt. Ausserdem kommen die Frachtsätze für die bisher im Bayerisch-Sächsischen Tarifhefte 2 vom 1. Jänner 1891 nebst Nachträgen aufgenommenen sächsischen Stationen Leipzig-Konnewitz und Zwötzen in Wegfall, und die im seitherigen Tarifhefte 1 nebst Nachträgen für Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, enthaltenen Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben. Etwaige Sendungen nach und von Lindau Rangirbahnhof werden künftig in Lindau, Station der Bayerischen Staatseisenbahnen, umzukartiren sein. Für die im seitherigen Tarifheft 1 aufgenommene Station Zittau werden ebenfalls am 1. Jänner 1898 anderweite Frachtsätze durch einen zum Tarifhefte 2 herauszugebenden Nachtrag XXVII in Kraft gesetzt. Ueber die Höhe der im neuen Tarifheft 1 und im Nachtrage XXVII zum Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze, die vereinzelt mit Erhöhungen verbunden sind, ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden (Wienerstrasse 4) auf schriftliche Anfrage Auskunft. Von welchem Tage an das neue Tarifheft und der Nachtrag bei den Verbandstationen zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gegeben.

Getreideverkehr von Stationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft mit Umschlag in Passau. (Anwendung der Ausnahmetarife Nr. I bis IV für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr im Rückvergütungswege.) Die mit Umschlag in Passau giltigen Frachtsätze der nachverzeichneten Ausnahmetarife für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr, und zwar:

A.-T. Nr. I vom 1. September 1895,
A.-T. Nr. II vom 1. Juli 1892,
A.-T. Nr. III vom 1. September 1895 (hier nur die Sätze für Lindau),
A.-T. Nr. IV vom 1. September 1895 (hier ausgenommen die Sätze nach den Stationen der Linien Staad — St. Margarethen — Sargans — Chur, Mels—Schmerikon, Weesen—Glarus der Vereinigten Schweizer Bahnen und Lachen—Lintthal der Schweizerischen Nordostbahn),

gelangen — bis zur Ausgabe besonderer Tarife im Rückvergütungswege — auch für solche Sendungen zur Anwendung, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Passau eintreffen und von da in Ladungen von mindestens 10.000 kg auf der Bahn weiterbefördert werden.

Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahngebühr als Nebengebühr.

Ferner gilt das Ausschreiben der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatsbahnen Nr. 117.561/59.341 III auf Seite 429 des bayerischen Tarifanzeigers Nr. 51 vom Jahre 1896 auch für Getreide- etc. Sendungen in Herkunft von Stationen der genannten Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Abänderungen für München C. B.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1898 ab tritt in den Entfernungen für München C.-B. hinsichtlich des Güterverkehres und Viehverkehres mit Güterzügen nach und von Ampfing, Aschau, Assling, Bad Aibling, Bad Reichenhall, Bergen, Bernau, Brannenburg, Bruckmühl, Buch, Darching, Deisenhofen, Eggenfelden, Erding, Fischbach am Inn, Frontenhausen, Gars, Grosskarolinenfeld, Hammerau, Heufeld, Hörbering, Holzkirchen, Kaismühle, Kiefersfelden, Kolbermoor, Krottenmühle, Kühnham, Kufstein, Lauter, Marktl, Mittersendling, Mühldorf, Neuötting, Oberwarngau, Otterfing, Pfarrkirchen, Piding, Pocking, Reigersbeuern, Rohrbach, Rott, Salzburg, St. Koloman, Sauerlach, Schaftlach, Schechen, Schliersee, Simbach, Soyen, Stephanskirchen, Thann-Lengdorf, Töging, Tölz, Traunstein, Trennbach, Uebersee, Weidenbach und Westerham eine Erhöhung von 3 Kilometern;

nach und von Anzenkirchen, Aufhausen, Bayerbach, Birnbach, Dietfurt a. R., Dorfen, Endorf, Feldkirchen, Freilassing, Gangkofen, Grafing, Grosshesselohe, Haar, Hausham, Hebertsfelden, Hörlkofen, Jettenbach, Karpfham, Kirchseeon, Kraiburg, Massing, Miesbach, München O.-B., München S.-B., Neumarkt a. Rott, Niederstrass, Oberaudorf, Oberölkofen, Ostermünchen, Ottenhofen, Perach, Poing, Prien, Rammelberg, Raubling, Riem, Rimsting, Rosenheim, Schwaben, Schwindegg, Teisendorf, Thalham, Trudering, Umrathshausen, Walpertskirchen, Wasserburg a. Inn, Zorneding eine Erhöhung von 4 Kilometern ein.

Die genauen Entfernungen werden durch Nachtrag VI zum Kilometerzeiger für die k. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895 veröffentlicht.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Einbeziehung des Artikels „Erze" in den Rohstofftarif.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1897 wurden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete u. s. w., wie im Specialtarif III genannt" unter der neuen Ziffer 3 aufgenommen. Für diese Artikel wird der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zugrunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12·5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12·5 t nur für 10 t,

b) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t, aber weniger als 15 t nur für 12·5 t gerechnet.

Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Directe Tarife für den Wechselverkehr mit den deutschen Eisenbahnen.) Die im Wechselverkehr mit deutschen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifes II erhalten hinsichtlich des Artikels „Holzwaaren" ab 15. Jänner 1898 — sofern in den einzelnen Verkehren nicht ausdrücklich ein anderer Zeitpunkt festgesetzt wird — nachstehende Fassung:

Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Specialtarife I des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, bezeichneten Sorten — vergl. oben Ziffer 1 — hergestellt sind) folgende:

„Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz" des Specialtarifes III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln."

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station Knittelfeld eine **ringförmige Locomotivremise für 22 Stände sammt Anbauten** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellungen beträgt 173.500 fl., resp. 186.500 fl.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. November 1898 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 50 kr.-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **20. Jänner 1898, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung einer ringförmigen Locomotivremise sammt Anbauten in der Station Knittelfeld" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 20. Jänner 1898, 3 Uhr Nachmittags statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 20. Februar 1898 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Pauschalsumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind in der Abtheilung 3 für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen, und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 15. December 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2739	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Künstliche Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów) b) Kolomeaer Localbahnen	Sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów), der Kolomeaer Localbahnen, der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Wagen und Frachtbrief, b) 10.000 kg " " " Die Sendungen müssen mit nach einer galizischen oder Bukowinaer Station direct lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Beförderung gelangen. Das Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	0·4 Heller per 100 kg und 1 km ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I, ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge der Einheitssatz 0·2 Heller per 150 kg und 1 km, wobei die im Tarif-Theile II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV, festgesetzten Bestimmungen für die Frachtberechnung massgebend bleiben	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutsgebiets-Vorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder des Bukowinaer Landesculturvereines in Czernowitz bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die Bestellzettel sind den bezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstalt zurückbehalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2740	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm) aus Pos. D-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Sędziszów, Przeworsk und Tłumacz-Pałahicze	allen Stationen der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, unter Abschnitt A aufgeführten Linien mit Ausnahme der Linien Tarnopol—Kopyczyńce und Dolina—Wygoda	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	für Entfernungen von 1—40 km 8 Heller, 41—50 km 10 Heller, 51—60 km 12 Heller, 61—70 km 14 Heller; für Entfernungen von 71—80 km 16 Heller, 81—90 km 18 Heller, 91—100 km 20 Heller, 101—110 km 22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
2741	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Laun	dem Verladegeleise bei Liebschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Frachtsätze bestehen nicht	Heller 14		Im Kartirungswege		
				Brüx (St.B.)	dem Verladegeleise bei Liebschitz					10				
				Laun	dem Verladegeleise bei Sedlitz					12				
				Brüx (St.B.)	dem Verladegeleise bei Sedlitz					10				
			Kalkasche und Dunkkalk (aus der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898)	Jägerndorf	Freudenthal				Heller 19	14	Heller 5			
					Kriegsdorf				23	14	9			
					Dittersdorf				28	20	8			
					Bärn				31	24	7			
					Domstadtl				31	26	5			
			Dungasche	Sternberg	Grumberg-Mohrau				39	30	9			
					Hannsdorf				37	26	11			
					Wichstadtl-Lichtenau				44	34	10			
			Stall- und Strassendünger	a) Prag (St.B.) b) Vyšehrad c) Smichow					a) b) c)	a) b) c)	a) b) c)			
					Dušnik				19 15 15	12 12 10	7 3 5			
					Herrendorf-Středokluk				23 19 19	16 16 14	7 3 5			
					Hostivař				12 12 —	8 8 —	4 4 —			
					Litovitz				19 19 19	14 14 12	5 5 7			
					Nautonitz				23 23 23	18 18 14	5 5 9			
					Ouřenoves				15 15 —	8 8 —	7 7 —			
					Řepora				15 15 15	10 10 8	5 7			
					Řičan				19 19 —	12 12 —	7 7 —			
					Swoleňowes				— — 28	— — 18	— — 10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2742	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Saturationsschlamm der Position D—13 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Barzdorf	Mähr.-Schönberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	33	Heller 32	1	Im Kartirungswege		
					Frankstadt				3	32	3			
2743	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stalldünger aus der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Knin	Castelvecchio	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	47	Heller 28	19	Im Kartirungswege		
				Kosovo					42	28	14			
				Dernis					39	28	11			
2744	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Dungkalk	Würbenthal	Troppau (St.B.) loco und (K.F.N.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	340 Heller per Tonne	216 Heller per Tonne	124 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
2745	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stall- und Strassendünger aus der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Triest-St. Andrae	Lupoglava	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	34	Heller 20	14	Im Kartirungswege		
					Rozzo				31	18	13			
2746	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Strascha	Sagrado	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	125 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2747	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Coaks			Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienstesstelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien vom 1. September 1897	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Zabrze-Coaksanstalt	Salzburg				199·8	185·8	14			
					Ischl				195·8	180·8	15			
				Ludwigsglück	Salzburg				200·7	186·7	14			
					Ischl				196·7	181·7	15			
2748	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein der Pos. W—10, Weinmaische der Pos. W—13 und Weinmost der Pos. M—31 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	den Stationen der Südbahnstrecke Avio—Bozen-Gries (inclusive)	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	264 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
2749	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schienen und Oberbankleinmateriale	Prevali	Lustenau	Sendungen müssen unter der Adresse der Bauleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz zur Aufgabe gelangen und zur Rheinregulirung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	284 h	180 h	104 h	Im Kartirungswege		
2750	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen- und Stahlabfälle, ferner Eisen und Stahl, alt, abgängig		Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Bregenz					202	158	44			
				Buchs					197	154	43			
				Lindau					205	162	43			
2751	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Glassand	Frankenmarkt	Burmoos	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Directer Tarif vom 1. März 1897	40 Heller	28 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2752	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine aller Art der Pos. 8—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Zuckmantel	Ziegenhals	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen		Im Kartirungswege		
2753	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Spiritus, raffinirt (aus Pos. 8—50 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Lemberg, Lemberg-Podzamcze	O ś w i ę c i m	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer der im Ausnahmetarife für Spiritus der Tarifhefte I und 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen u. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	40 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche quartalweise bis spätestens Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzureichen sind	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 126 vom 30. October 1897, sub Post 1909, verlautbarte Tarifermässigung aufgehoben und ersetzt
2754	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	P r o t i v i n		Aufgabe als Eilgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 " per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	L o c a l t a r i f	H e l l e r: a) u. b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartirungswege		
					Amstetten				242	203 / 195	39 / 47			
					Budweis				51	44 / 43	7 / 8			
					Frauenberg				39	34 / 33	5 / 6			
					Gmünd				111	95 / 92	16 / 19			
					Klattau				123	105 / 101	18 / 22			
					Linz				207	174 / 168	33 / 39			
					Pilsen (K.F.J.B.)				123	105 / 101	18 / 22			
					Prachatitz				72	63 / 63	9 / 9			
					Přibram				99	85 / 82	14 / 17			
					Prag (St.B.)				195	165 / 159	30 / 36			
					St. Valentin				195	165 / 159	30 / 36			
					Schüttenhofen				75	65 / 63	10 / 12			
					Steyr				219	184 / 177	35 / 42			
					Wien II (K.F.J.B.)				301	251 / 241	50 / 60			
					Klagenfurt				604	435 / 415	69 / 89			
				L a u n	Prag (St.B.)				135	115 / 111	20 / 24			
					Vyšehrad				123	105 / 101	18 / 22			
					Smichow				123	105 / 101	18 / 22			
					Wiesa-Oberleutensdorf				51	44 / 43	7 / 8			
					Klostergrab				63	55 / 53	8 / 10			
					Teplitz-Waldthor				75	65 / 63	10 / 12			
				W i t t i n g a u	Wien II (K.F.J.B.)				242	203 / 195	39 / 47			
					Prag (St.B.)				195	165 / 159	30 / 36			
					St. Pölten				242	203 / 195	39 / 47			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2755	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—8 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Barzdorf	Wawrowitz Zuckerfabrik	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif		86 Heller		Im Kartirungswege		
2756	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8—55/a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Dżbell-Jessenetz	Prossnitz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen ist von der Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	16 Heller	13 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
2757	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Bärn-Andersdorf	Olmütz (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	41 Heller	37 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
			Emballagen, gebrauchte, leer retourgehende, Tarif-Theil I, Abtheilung B, giltig vom 1. Jänner 1898, Abschnitt C, Punkt V a	Stationen der Linien Olmütz (St.B.) (Jägerndorf)—Troppau, dann Jägerndorf—Ziegenhals, sowie Kriegsdorf—Römerstadt und Erbersdorf—Würbenthal	Bärn-Andersdorf oder Würbenthal	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte mit der Bestimmung zur Füllung mit Sauerwasser. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Verschieden	0·28 Heller per 100 kg und 1 km plus 8 Heller per 100 kg Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz bis längstens Ende Februar 1899	
2758	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, 1. der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Grulich	Hannsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2759	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Brody (Bhf.) transit	Eger transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen und darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Localverkehr mit Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	651	588	545	428	106	160	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) transit					731	660	638	501	93	159			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					691	624	590	464	101	160			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		590	464					
				Husiatyn transit							646	507					
				Brody (Bhf.) transit	Eisenstein transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)				684	642	558	439	126	203			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					744	694	651	512	93	182			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					724	678	603	475	121	203			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		603	475					
				Husiatyn transit							659	519					
				Brody (Bhf.) transit	Furth i. W. transit				700	658	543	428	157	230			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					760	712	637	501	123	211			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					740	694	589	464	151	230			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		589	464					
				Husiatyn transit							645	507					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2760	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Hermagor	Villach loco und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	40 Heller	28 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
2761	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kaolinerde der Pos. E—18 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Stein Verladestelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
					Ulmerfeld				152	138	14			
					Hilm-Kematen				152	136	16			
2762	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, Punkt 1, und H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Gottschee	Ortenegg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	21 Heller	20 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		
2763	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Laibach transit	Rudolfswerth	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller per Tonne (1000 kg)			Im Kartirungswege		
									540	320	220			
2764	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Rudolfswerth		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller per Tonne (1000 kg)			Im Kartirungswege		
					Hönigstein				140	120	20			
					Treffen				190	140	50			
					Grosslack				220	160	60			
					Rodokendorf				280	180	100			
					Sittich				310	200	110			
					Weixelburg				340	220	120			
					Grosslupp				400	260	140			
					St. Marein Sap.				430	260	170			
					Skofelca				460	280	180			
					Laibach U.K.B.				510	300	210			
					Laibach trs.				540	320	220			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2765	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Phosphorite	der österr.-russischen Reichsgrenze	Podwołoczyska	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 9 Hellern für 100 kg	Im Kartirungswege		
2766	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Graphit der Pos. G—20/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Mautern (oder umgekehrt)	Trieben	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	25 Heller	14 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
2767	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Krainburg	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	426 Heller	320 Heller	106 Heller	Im Kartirungswege		
2768	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Gross-Hollenstein	Waidhofen a. d. Ybbs	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	32 Heller	24 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
2769	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement	Waidhofen a. d. Ybbs	Gross-Hollenstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Die Sendungen müssen für den Bau der Theilstrecken der Ybbsthalbahn Gross-Hollenstein—Lunz und Kienberg—Gaming bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	32 Heller	24 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
[illegible]	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2770	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelsaure Thonerde der Pos. T—19 d der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Arnoldstein	Hermagor	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	51	46	5	Im Kartirungswege		
			Schwefel aus der Pos. S—28						58	52	6			
			Harz der Pos. H 7						51	46	5			
2771	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stroh	Unzmarkt loco und transit, sowie von den übrigen in Steiermark gelegenen Stationen der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Thomathal Tamsweg Maria-Pfarr Mauterndorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1898	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent	Im Kartirungswege		

Die Begünstigung gilt auf die Zeit von Anfangs October des einen Jahres bis Ende Mai des nächstfolgenden Jahres und kommt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die betreffende Sendung an eine Gemeinde des Herzogthums Salzburg adressirt und mit einem noch nach folgendem Formulare in allen seinen Theilen genau ausgefertigten, von der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettel aufgegeben wird. Auch müssen die Sendungen — wie dies übrigens schon im Cumulativ-Bestellzettel zum Ausdrucke gebracht erscheint — vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeuges abgestreift werden.

Formulare.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Quantum in kg
Zusammen . . .	

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum Stroh nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum Stroh zur Verwendung durch die genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die von den k. k. Staatsbahnen, bezw. der Murthalbahn für Gemeinden im Herzogthume Salzburg bewilligte Frachtermässigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Anmerkung: Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2772	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Position K–25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Gottschee-Kohlenverladestelle	Treffen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	630 Heller per Tonne (1000 kg)	380 Heller per Tonne (1000 kg)	250 Heller per Tonne (1000 kg)	Im Kartirungswege		
2773	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Position K–25 und P–23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Gottschee-Kohlenverladestelle	Rodokendorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	540 Heller per Tonne (1000 kg)	320 Heller per Tonne (1000 kg)	220 Heller per Tonne (1000 kg)	Im Kartirungswege		
2774	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H–19, Punkt 1 und 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Gutenfeld	Laibach transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 22	16	6	Im Kartirungswege		
				Hönigstein					30	28	2			
				Rudolfwerth					32	28	4			
				Zobelsberg					20	16	4			
2775	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenerz aus der Pos. E–21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Unzmarkt transit	Leoben transit	Aufgabe als Frachtgut in der Station Turrach mit nach Trofaiach lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	34 Heller	30 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2776	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Stückgüter aller Art (exclusive sperrige Güter)	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Strascha, mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic (oder umgekehrt)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ... per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen — in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller Cl. I 142	104	38	Im Kartirungswege		
									Cl. II 109	104	5			
						5000 kg			Cl. I 142	92	50			
									Cl. II 109	92	17			
			b) Eisen u. Eisenwaaren der Pos. E–5 und 6 der Güterclassificat. d. Tarif-Theil. I vom 1. Jänner 1898			10.000 kg			75	66	9			
			c) Cement (auch hydraul. Kalk) d. Pos. C–6 der Güterclassificat. d. Tarif-Theil. I vom 1. Jänner 1898			10.000 kg			58	54	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2777	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—5 und 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Assling	Nussdorf trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	225 Heller	206 Heller	19 Heller	Im Kartirungswege		
2778	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen- und Stahlabfälle, auch Weissblechabfälle der Pos. E 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Komotau k.k.St.B. loco und transit	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	214 Heller	198 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
2779	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahn-Oberbaumaterialien, eiserne Brückenbestandtheile, Centralweichenstellapparate und Ausrüstungsgegenstände b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Kienberg-Gaming oder Gross-Hollenstein	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Ybbsthalbahn oder für dieselbe bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bau- oder Localbahn-Unternehmung als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg. Ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichneten Unternehmungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
2780	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Tabak und Tabakfabrikate	Prag k.k.St.B. und Smichow	Schlan	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	75 Heller	60 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2781	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. S—55,a, sowie Pflastersteine der Pos. S—55/b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	dem Industriegeleise in Mrač nächst der Station Čerčan-Pišely		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter nachstehenden weiteren Bedingungen: 1. Von den Artikeln Schotter und Steine sind entweder drei Wagenladungen auf einmal aufzugeben oder es ist für jeden auf diese Anzahl fehlenden Wagen die Gebühr von 4 Kronen nach Čerčan-Pišely loco zu entrichten. 2. Die Verfrachtung der mit Lehm beladenen Wagen hat entweder gleichzeitig mit drei Wagenladungen Schotter, bezw. Steine zu erfolgen, oder es sind wenigstens sechs Wagenladungen Lehm auf einmal aufzugeben, widrigenfalls ist, sofern weniger als sechs Wagenladungen Lehm allein zur Beförderung gelangen, für jeden auf letztere Anzahl fehlenden Wagen die Gebühr von 2 Kronen nach Čerčan-Pišely loco zu bezahlen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen haben im Grunde des Betriebsvertrages für das Industriegeleise von der erzherzoglichen Güterdirection Konopist oder einem Verwaltungszweige derselben auszugehen, bezw. an einer dieser Stellen anzulangen
					Beneschau					9·2				
					Bistric					10·2				
					Budweis					26·8				
					Čerčan-Pišely loco					4·0				
					Klein-Heřmanic-Sedletz					11·2				
					Klosterneuburg-Weidling					58·2				
					Mnichovic-Stranschic					9·2				
					Nusle-Vršovic					11·4				
					Nussdorf					59 2				
					Ouřinoves					9·6				
					Prag (St.B.)					11·4				
					Smichow					15·2				
					Hrabovka transit					15·2				
					Říčan					9·4				
					Sudoměřic					12·6				
					Tabor					15·2				
					Vyšehrad					15·2				
					Wien II K.F.J.B.					59·8				
					Wotic					10·4				
					den über Tabor hinaus gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen					Frachtsatz bis Tabor plus 0·18 Heller per 100 kg und 1 km				
			Lehm aus Pos. E—18		loco					2 Heller				
			Frachtgüter aller Art		Čerčan-Pišely transit oder umgekehrt	Frachtzahlung für das verladene Gewicht				4 Heller per 100 kg, in minimo 4 Kronen per Wagen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2782	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech aus der Position M - 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I ex 1893	Oswięcim	Budapest-dunaparti t. p. u.	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1898	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1894	314	306	8	Im Kartirungswege		
					Budapest-tövarosi közraktarak				314	306	8			
					Budapest-Józsefváros				314	306	8			
					Budapest-Lipótváros				314	306	8			
					Budapest-nyug. p. u.				314	306	8			
					Budapest-Kelenföld				322	306	16			
					Budapest-Südbahnhof loco				324	306	18			
					Ó-Buda-filatorigát				324	306	18			
				Dzieditz	Budapest-Kelenföld				306	298	8			
					Budapest-Südbahnhof loco				308	298	10			
					Ó-Buda-filatorigát				308	298	10			
										Mark				
2783	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts	Schwarzenfeld	Běschin	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	0·47		Im Kartirungswege		
					Blisowa					0·37				
					Budweis					0·71				
					Frauenberg					0·71				
					Horažďowitz-Babin					0·59				
					Horažďowitz-Stadt					0·56				
					Hradek					0·52				
					Janowitz					0·44				
					Katowitz					0·61				
					Kauth					0·37				
					Klattau					0·46				
					Kolinec					0·52				
					Lautschim					0·40				
					Malonitz					0·51				
					Nakři-Netolitz					0·68				
					Nemělkau					0·51				
					Neuern					0·46				
					Neugedein					0·37				
					Nürschan					0·46				
					Pilsen					0·51				
					Pisek					0·66				
					Protiwin					0·66				
					Putzeried					0·40				
					Ražice					0·64				
					Schüttenhofen					0·54				
					Staab					0·44				
					Stankau					0·40				
					Stěkna					0·63				
					Strakonitz					0·63				
					Taus					0·34				
					Teinitzl					0·46				
					Wodňon-Cičenice					0·66				
					Zliv					0·69				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2784	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisen und Stahl der Pos. E—5. Eisenwaaren aller Art der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I	Köflach	Graz	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 18.500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	a) 41 b) 33 Heller incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr für Graz transitirende Sendungen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Eisenfabrikate aller Art (incl. Eisennieten, Schrauben, Muttern, Schienennägel und Werkzeuge)	Köflach	Graz	Für Quantitäten unter 5000 kg				50 Heller incl. Mgb.				
			Eisen der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	a) Wien (Matzleinsdorf) b) Leoben	Köflach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. a) Sendungen müssen von Schwechat proveniren		Anhang zum Localtarife der Südbahn und Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	a) 111 b) 65 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	a) 95 b) 57 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	a) 16 b) 8 Heller			
2785	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Anhang zu den vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1898	Heller incl. Mgb. und ungar. Transportst. 186	140	46	Im Kartirungswege		
				Wien Matzleinsdorf				Ausnahmetarif für den internen Südbahnverkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	190	140	50			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2786	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Sand, in Säcken verpackt, der Pos. E—18 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1898, a) in offenen Wagen verladen, b) in gedeckt gebauten Wagen verladen	Triestinghof	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	a) 40·0 Heller b) 44·0 „	a) 30·0 Heller b) 31·8 „	a) 10·0 Heller b) 12·2 „	Im Kartirungswege		
2787	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Presshefe, bei Beförderung als Eilgut, in Gefässen von höchstens 50 kg per Stück	Meidling	Wöllersdorf		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Besteht kein directer Tarif		Heller 84		Im Kartirungswege		
					Weissenbach-Neuhaus					96 incl. Mgb.				
2788	**Südbahn-Gesellschaft**		Malz	a) Nagy-Kanizsa b) Sopron S.B.	Triest S. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen zum Export per mare ins Ausland bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Anhang zum Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1898	a) 148 Heller b) 180 „ incl. Mgb. und ungar. Steuer	a) 128 Heller b) 160 „ incl. Mgb. und ungar. Steuer	a) 20 Heller b) 20 „	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnossements, bezw. der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									Heller	Heller	Heller			
				Nagy-Kanizsa	Pat.-Feistritz			Localtarif	168	134	34	Im Kartirungswege		
					Ober-Drauburg				201	162	39			
					Bruneck				244	201	43			
					Toblach				229	189	40			
					Kundl				325	272	53			
					Jenbach				316	264	52			
					Schwaz				316	261	55			
					Matrei				291	242	49			
					Gossensass				272	226	46			
					Sterzing				267	223	44			
					Brixen				267	219	48			
					Neumarkt-Tramin				297	245	52			
					St. Michele				302	252	50			
					Trient (Trento)				312	259	53			
					Roveredo				320	269	51			
									incl. Mgb. und ungar. Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2789	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Strohstoff und Strohzellstoff	Gloggnitz Graz S.B. Obereggendorf Pottendorf-Landegg Wr. Neustadt und vice versa	a) Coswig i. S. b) Mügeln b. Pirna	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. In den österreichischen Stationen ist das Aufladen, in den deutschen Stationen das Auf- und Abladen von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898, bezw. bis zu der etwa früher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig für 100 kg a) b) 183 172 205 194 172 161 167 156 165 154		Im Kartirungswege		
2790	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Markt-Tüffer Trifail	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Heller 116 110	90 82	26 28	Im Kartirungswege		
2791	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Weisskalk	Sagor	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	106 Heller	82 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		
2792	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	Görz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10.000 kg per Wagen bei Coaks, unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutgewichtes von 2½%. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. April 1896	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Nebenbezeichneter Tarif	255 Heller	177 Heller	78 Heller	Im Kartirungswege		
2793	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Bau und zur Einrichtung eines Hotels am Pragser See bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 von den österreichischen Südbahn-Stationen nach Niederdorf der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2794	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Muschelkalksteinmehl zu Dungzwecken	Trnowan (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn)	Stationen der B.N.B.:	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif, Theil II — Heft 1. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Heller			Im Kartirungswege		*) Es bestehen für diesen Artikel keine directen Frachtsätze. **) Die Station Chrasterhof ist ausschliesslich für den Frachtenverkehr, und zwar nur für solche Sendungen eingerichtet, welche von der Oesterr. Länderbank oder deren Industrialien versendet werden, bezw. für dieselbe oder deren Industrialien bestimmt sind
					Aužic				54	46	8			
					Klomin				56	49	7			
					Neratovic				58	51	7			
					Všetat-Přivor (B.N.B.)				60	54	6			
					Liblic-Bišic				63	56	7			
					Vrutic				67	60	7			
					Chrasterhof **)				72	65	7			
					Kuttenthal				72	65	7			
					Stranov-Krnsko				73	69	4			
					Jungbunzlau (B.N.B.)				*)	70	—			
					Josefsthal-					72	—			
					Kosmanos				*)	74	—			
					Bakov (B.N.B.)				*)	77	—			
					Münchengrätz				*)	80	—			
					Svijan-Podol				*)	83	—			
					Turnau (B.N.B.)									
					Měšic				*)	55	8			
					Čakovic				63	58	8			
					Satalic				66	58	—			
					Vysočan (B.N.B.)				*)	58	—			
					Stationen der k.k.St.B.:									
					Königswart-Sangerberg				*)	70	—			
					Kuttenplan				*)	70	—			
					Marienbad				*)	70	—			
					Ouřiňoves				*)	51	—			
					Plan				*)	70	—			
					Sandau				*)	67	—			
2795	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoff, geschliffener, der Position H—29 des Tarifes, Theil I B, der österr.-ungar. und bosnisch-herceg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898, in nassem Zustande, als Frachtgut	Schlackenwerth via Kralup—Turnau	Kleinskal	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif, Theil II — Heft 1. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	122 Heller	110 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1899 bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2796	Oesterr. Nordwestbahn	Kuttenberger Localbahn	Bis auf Widerruf werden im Verkehre zwischen Kuttenberg Stadt einerseits und Sedletz-Kuttenberg transit andererseits für Eil- und Frachtgüter rücksichtlich der Kuttenberger Localbahn als Minimalgebühr 20 Heller per Sendung im Kartirungswege berechnet.											
2797	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr.** Der im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897 laut Ausnahmetarif Nr. 2 für Zucker aller Art für den Verkehr zwischen Laube einerseits und Aussig andererseits enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennigen per 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach, von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurückbefördert werden. Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898. Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; diese Vorlage hat längstens bis 30. April 1899 zu erfolgen.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2798	Oesterreichischen Nordwestbahn		Drainröhren, welche nach Classe C tarifiren	Königgrätz	Chlumetz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	22 Heller	12 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Durchführung der Drainage auf Gemeindegründen der Gemeinde Chlumetz bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
2799	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Swoleňowes (St.E.G.)	Wien Lagerhaus	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	228 Heller	171 Heller	57 Heller	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2800	K. k. Staatsbahn-Direction Linz		In ganzen Wagenladungen anlangende Sendungen, Kaffee-Surrogate, welche als Stückgut weiter gesendet werden	für die Stationen Attnang-Puchheim, Ried und Steyr		Auf- und Ablegen wird bahnseits nicht besorgt	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Nachlass der Auf- und Ablegegebühr				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
92	Nr. 141 vom 11. December 1897	2401	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen **nach** Hlubočep)	
93	Nr. 142 vom 14. December 1897	2439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach	Wien (St.E.G.) etc.	In den Rubriken 9, 10 und 11 soll es richtig **Heller** statt kr. heissen	

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein
Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.
BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. PARIS, 28, Rue St. Quentin. LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. WIEN I., Hegelgasse 13. GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. BREMEN, Langenstrasse 96. TETSCHEN a/d. Elbe. NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.
Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen
Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. **Brüder Wimmer, Prag.**
Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Köln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz
Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis
Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirter **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute.
Mitglied des Internationalen Möbeltransport-Verbandes.

N. Katzner
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.
BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim
Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Rüdiger & Co.
Commission, Spedition, Incasso und Getreidegeschäft
Leipzig und Podwoloczyska
Filialen: Woloczysk, Brody und Radziwillow.
Specialverkehr mit Russland.
Feste Uebernahmen von und nach allen in- und ausländischen Plätzen.
Correcteste Zollabfertigung zu coulantesten Bedingungen.
Eigene Lagerräume.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.
Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.
(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss
etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen

---

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
(559)
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.
Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.
Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. Wien, 23. December 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 13. December 1897, Z. 18.792/I, betreffend die Erstreckung der Baufrist für die elektrische Kleinbahn in Pilsen und Umgebung.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 30. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 116, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn in Pilsen und Umgebung bis zum 30. Juni 1899 erstreckt.

Wittek m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. December 1897, womit für den Monat Jänner 1898 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1898 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Station Muszyna-Krynica nach dem Badeorte Krynica.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Konrad Schmidt in Wien im Vereine mit dem Bauunternehmer Isidor Herschthal in Krakau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Muszyna-Krynica der Oesterr. Staatsbahnen nach dem Badeorte Krynica im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. November 1897. Z. 17.484/I.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Villach auf den Dobratsch auf eine Fortsetzung dieser Linie vom Südbahnhofe in Villach zum dortigen Staatsbahnhofe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister Friedrich Scholz in Villach im Vereine mit der Olga Freiin von Lang in Klagenfurt und der Bauunternehmung Ritschel & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 5. October 1896, Z. 11.212/I, ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Villach auf den Dobratsch (Villacher Alpe) auf eine Fortsetzung dieser Linie vom Südbahnhofe in Villach zum dortigen Staatsbahnhofe ausgedehnt.

Wien, am 13. December 1897. Z. 17.875/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Zeichner einer zur Herstellung einer Bahn aufgelegten Stammactien-Sammelliste bleibt auch dann verpflichtet, wenn das projectirte Unternehmen später ausgestaltet und mit anschliessenden Linien fusionirt worden ist. Auf solche Verhältnisse finden die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Anwendung.

(Entscheidung vom 29. December 1896, Z. 14.882.)

Dr. Emanuel M. und Genossen, als Concessionäre der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau, begehrten mit Klage de praes. 8. Februar 1896, Z. 789, wider Emanuel S. das Erkenntniss: Geklagter sei schuldig, den für die Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau, bezw. Protiwitz-Petschau gezeichneten Betrag von 200 fl. beim Bürgermeister in Theusing binnen 14 Tagen zur Einzahlung zu bringen.

Das k. k. Bezirksgericht in Petschau hat mit Urtheil vom 14. September 1896, Z. 4849, dem Klagebegehren für den Fall stattgegeben, wenn die Kläger den in der Schlussrede angebotenen Erfüllungseid des Inhaltes: „Es sei wahr, dass, als Geklagter Emanuel S. seine Unterschrift auf die Subscriptionsliste (Beilage lit. B.) setzte, die Ziffer ‚200‘, repräsentirend den gezeichneten Betrag, bereits darin neben der späteren Unterschrift des Geklagten vorgeschrieben war“, durch den Mitkläger Carl P. ablegen.

In den Gründen wird im Wesentlichen angeführt:

Nach Angabe der Kläger stellt sich der Sachverhalt nachstehend dar: Als im Jahre 1892 nach der Trassenrevision der projectirten Localbahn Pladen-Buchau Seitens des k. k. Handelsministeriums die Geneigtheit ausgesprochen wurde, die Fortsetzung dieser Localbahn von der in Aussicht genommenen Station Protiwitz über die Städte Luditz—Theusing—Petschau zum Anschlusse an die zu gleicher Zeit projectirte Localbahn Karlsbad-Marienbad zu bewilligen und zu unterstützen, wenn ein Comité die Action in die Hand nehmen und die auf Grund des Localbahngesetzes für Böhmen vom 17. December 1892 den erforderlichen Fonds perdu repräsentirenden Stammactien aufbringen würde, nahmen diese Action mehrere Persönlichkeiten von Buchau, Theusing und Petschau in die Hand, und wurden im Herbst 1893 die Bewohner von Theusing aufgefordert, die Actien zu dieser Bahn zu zeichnen. Es wurde ein Verzeichniss versendet, welches überschrieben war: „Verzeichniss über jene Personen, die für den projectirten Eisenbahnbau Luditz-Theusing-Petschau Stammactien zeichnen und diese sodann im Falle wirklichen Ausbaues in Baarem zu erlegen sich verpflichten.“ In diesem Verzeichnisse hat der Geklagte in der Rubrik „Antheile à 200 fl.“ die Ziffer „1“ eingesetzt.

Ueber Anregung des Mitgliedes des Executivcomité Ernst V., k. k. Notars in Petschau, wurde wegen Mängel des ersten Verzeichnisses eine zweite Sammelliste ausgefertigt, welche überschrieben war: „Die endesgefertigten Inwohner der Stadt Theusing erklären hiemit durch eigenhändige Fertigung der vorliegenden Sammelliste rechtsverbindlich, dass sie sich verpflichten, für den von ihnen unten gezeichneten Baarbetrag sofort über Verlangen Stammactien der projectirten Localbahn Luditz-Theusing-Petschau zu kaufen, bezw. diesen Betrag beim Bürgermeisteramte in Theusing zu erlegen, damit für denselben auf ihre Rechnung Stammactien angekauft werden.“ Der Geklagte hat in dem ersten Verzeichnisse seine Unterschrift eingesetzt und hat auch die zweite Sammelliste unterfertigt, und war in dieser Sammelliste die Betheiligungssumme „200 fl.“ bereits eingesetzt, als der Geklagte diese Sammelliste unterschrieb.

Ueber Aufforderung des k. k. Handelsministeriums hat sich das Actionscomité für die drei ursprünglich einzeln behandelten Localbahnen Rakonitz-Pladen, Pladen-Buchau und Protiwitz-Luditz-Petschau fusionirt, so dass die einzige Localbahn im Projecte verbunden war, nämlich die Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau, welche mit der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 31. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 87, concessionirt wurde.

Der Geklagte wendet ein, dass

1. kein giltiger Vertrag zwischen ihm und dem Actionscomité, resp. den Klägern entstanden ist, da er bei der Fertigung der Sammellisten nicht gewusst hat, dass es sich um die Zeichnung einer Actie oder eines Antheiles für die projectirte Eisenbahn Luditz-Theusing-Petschau handelt, da ihm nicht einmal die Höhe, resp. der Betrag dieser Actie oder dieses Antheiles bekannt gegeben wurde und er durch die Unterfertigung jener Sammellisten nur eine Erklärung gegen die projectirte Eisenbahn gegen Buchau beabsichtigte;
2. dass, wenn er auch für die Localbahn Luditz-Petschau einen Betrag gezeichnet hätte, er zur Einzahlung des Betrages per 200 fl. nicht verpflichtet wäre, da ohne Einwilligung der Zeichner einzelner Antheile zur ursprünglichen Linie Rakonitz—Petschau eine Abzweigung gegen Buchau hinzugefügt wurde, wodurch der ganze Nutzen der projectirten Eisenbahn für Theusing im Falle des Weiterbaues dieser Abzweigung bis nach Karlsbad verloren geht.

Die Einwendung ad 1) wird durch die Aussage eines unbedenklichen Zeugen entkräftet, welcher bestätigte, dass der Geklagte genau gewusst habe, worum es sich handle, und dass der Betrag von 200 fl. in der Liste bereits eingesetzt war, als der Geklagte dieselbe unterschrieb.

Die ad 2) vom Geklagten geltend gemachte Einwendung, dass ohne die Einwilligung der Zeichner der Antheile, resp. der Stammactien zu der ursprünglichen Linie Rakonitz—Petschau eine Abzweigung gegen Buchau hinzugefügt wurde, kann ebenfalls als stichhältig nicht angesehen werden; denn die Strecke, für welche der Geklagte nach Behauptung der Kläger den Betrag per 200 fl. gezeichnet hat, ist thatsächlich eingestandenermassen concessionirt und gelangt auch zur Ausführung, obzwar nicht als selbstständige Localbahn, sondern fusionirt mit den übrigen projectirten zwei Localbahnen. Diese Einwendung kann umsoweniger beachtet werden, als nach der vom Geklagten nicht widersprochenen Angabe der Kläger diese Fusionirung durch Einflussnahme des competenten Organes, des k. k. Handelsministeriums, erfolgte und der Geklagte seine Behauptung, dass durch die Hinzufügung der Abzweigung gegen Buchau der wirthschaftliche Werth der projectirten Bahn verloren geht, durch keine Umstände und Beweise unterstützt hat.

Ueber Appellation des Geklagten hat das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Urtheil vom 11. November 1896, Z. 22.553 und 23.852, das

erstrichterliche Urtheil abgeändert und das Klagebegehren abgewiesen.

Ueber die Revisionsbeschwerde der Kläger hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urtheil vom 29. December 1896, Z. 14.882, das oberlandesgerichtliche Reformaturtheil abzuändern und jenes des ersten Richters wieder herzustellen befunden.

Gründe:

Der Anschauung des Oberlandesgerichtes, dass die Verbindlichkeit, welche der Geklagte durch seine Unterfertigung der Sammellisten einzugehen beabsichtigte, vom Rechtsstandpunkte aus als eine Verabredung eines künftigen Vertrages im Sinne des § 936 a. b. G.-B. aufgefasst werden muss, kann nicht beigepflichtet werden, weil auf den vorliegenden Rechtsfall nicht blos die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, sondern auch die des Handelsrechtes Anwendung finden. Handelte es sich doch den Bewohnern der Stadt Theusing, deren einer auch der Geklagte ist, darum, die Stadt Theusing in das Bahnnetz einzubeziehen, und um dies zu ermöglichen, gemäss § 2, Z. 1, des Gesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 vom Jahre 1893, für das Königreich Böhmen durch die Zusicherung der Uebernahme von Stammactien die Realisirung des diesfälligen Projectes zu fördern. Nach Art. 208, Al. 3 H.-G.-B. genügt zur Actienzeichnung eine schriftliche Erklärung. Wie diese Erklärung beschaffen sein oder dass dieselbe von einer besonderen Solennität umgeben sein muss, bestimmt das Gesetz nicht, weshalb jede in schriftlicher Form abgegebene Erklärung rechtsverbindlich ist, aus der die Person des Zeichnenden als Uebernehmer und die Zahl der abzunehmenden Actien ersichtlich ist. Dieser gesetzlichen Bestimmung entsprechen die Sammellisten A und B, die der Geklagte eigenhändig gefertigt zu haben zugestand, vollkommen, kraft deren sich Geklagter zur Abnahme einer Stammactie der projectirten Localbahn Luditz-Theusing-Petschau im Nennwerthe von 200 fl. verpflichtete, weshalb, als diese Bahn inhaltlich der Concessionsurkunde vom 31. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 87, die staatliche Genehmigung erhielt, der Geklagte nach Art. 220 H.-G.-B. zur Einzahlung der subscribirten Stammactie verpflichtet ist. Wohl ist es richtig, dass der Geklagte in den Sammellisten sich lediglich zur Abnahme einer Stammactie der Localbahn Luditz-Theusing-Petschau verpflichtete, in dem Klagebegehren aber vom Geklagen die Einzahlung desjenigen Betrages verlangt wird, welchen er angeblich für die Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau, bezw. Protiwitz-Petschau gezeichnet hat. Dieser Umstand allein vermag nach der Processlage die Abweisung der Klage nicht zu rechtfertigen; denn der Geklagte hat nicht bestritten, dass schon zwei Actionscomités bezüglich des Baues einer Localbahn Rakonitz-Pladen und Pladen-Buchau bestanden haben, als sich erst das Actionscomité zum Bau einer Localbahn Protiwitz (nächst Luditz) der Localbahn Pladen-Buchau über Theusing nach Petschau bildete, dass später über Ingerenz des Handelsministeriums die Fusionirung aller drei Comités zum Vortheile aller drei ursprünglich getrennt behandelten Localbahnen erfolgte und auch so die Concession inhaltlich der Concessionsurkunde vom 31. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 87, ertheilt wurde. Nach Art. 278 H.-G.-B. hat der Richter bei Beurtheilung und Auslegung von Handelsgeschäften den Willen der Contrahenten zu erforschen und sich nicht an den buchstäblichen Sinn des Ausdruckes zu halten. Die Absicht der Theusinger Insassen und auch des Geklagten war es, die Stadt Theusing in das Netz der neu zu erbauenden Localbahnen einzubeziehen, zu welchem Behufe die Abnahme von Stammactien zugesichert wurde. Diese Absicht wurde durch die obbezogene Concessionsurkunde auch erreicht. Wenn nun auch mehrere Actionscomités bezüglich drei verschiedener, jedoch sich anschliessender Linien in ein Actionscomité und in ein Bahnnetz im Interesse sämmtlicher drei Linien sich fusionirten, so gibt dieser Umstand dem Geklagten keinen rechtlichen Grund, die erfolgte Zeichnung rückgängig zu machen, weil der Zweck, der mit der Zeichnung der Stammactien von ihm verfolgt wurde, erreicht und auch keine Benachtheiligung des Geklagten, resp. desjenigen Flügels der Localbahn, für den er zeichnete, eingetreten ist. Diesen durch die Fusionirung und die Concessionsurkunde vom 31. Mai 1895 begründeten Verhältnissen, durch welche jedoch die Verpflichtung des Geklagten nicht berührt wird, musste jedoch in dem Klagebegehren Rechnung getragen werden, welches diesen Verhältnissen auch entspricht. Anbelangend das in der Appellationsbeschwerde gestellte Eventualbegehren, an Stelle des durch Carl P. abzulegenden Erfüllungseides auf den Haupteid des Geklagten zu erkennen, so kann diesem Begehren keine Folge gegeben werden, da ja das thema probandi bereits durch den Zeugen Wendelin L. bestätigt erscheint, dieser Zeuge aber weder ein verwerflicher, noch bedenklicher Zeuge ist, weil er in diesem Streite nicht interessirt erscheint.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Chodorów: Variante: Trassenrevision.) Die von der k. k. galizischen Statthalterei in Lemberg für den 6. und 7. December 1897 anberaumt gewesene Trassenrevision hinsichtlich des Vorprojectes für die zwischen Stryj und Zydaczów auf der rechten Seite des Stryjflusses geführte Variante der normalspurigen Eisenbahnlinie Stryj-Chodorów wurde unter Leitung des k. k. Statthaltereirathes Leopold Morawetz mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt und sohin die Trasseführung auf der rechten Seite des Stryjflusses als Grundlage für die Aufstellung des Detailprojectes geeignet befunden. [E.-M.-Z. 18.097/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Neupflasterungen am Wiener Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für Neupflasterungen am Wiener Bahnhofe ertheilt. [E.-M.-Z. 18.747/IV.]

— (Linie Brünn—Prag: Bauconsensertheilung für die Legung eines Wasserleitungsrohres unter der Wegübersetzung in km 348·4/5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project zur Legung eines Wasserleitungsrohres unter der Wegübersetzung in km 348 4/5 der Linie Brünn—Prag durch die Stadtgemeinde Kolin ertheilt. [E.-M.-Z. 18.867/IV.]

— (Linie Brünn—Prag: Erbreiterung der Wegübersetzung in km 229·766.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Erbreiterung der Wegübersetzung in km 229·766 der Linie Brünn—Prag von 5 auf 7 m im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.191/IV.]

— (Linie Chotzen—Braunau: Bauconsensertheilung für einen Schuppen in der Station Halbstadt.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für einen Brennmaterialienschuppen in der Station Halbstadt der Linie Chotzen—Braunau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.065/IV.]

— (Linie Pořican — Nimburg: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Schleppgeleises zur Nimburger Brauerei.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für ein in km 12·752 der Linie Pořican—Nimburg abzweigendes und zur Nimburger Bierbrauerei führendes Schleppgeleise im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.270/IV.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Bauherstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der Projecte betreffend den Anbau einer Pumpenwärterwohnung an das Wasserstationsgebäude in der Station Trnova-Méchenitz der Localbahn Čerčan-Modřan, dann für das Aufnahmsgebäude in Davle den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 18.694/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Požar der Localbahn Modřan-Čerčan) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 6. December 1897, Z. 18.018/IV, den von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag gestellten Antrag auf Einführung des Stückgutverkehres in der Haltestelle Požar der Localbahn Modřan-Čerčan genehmigt und die genannte Staatsbahn-Direction beauftragt, das weiter Erforderliche im Sinne des Erlasses vom 4. August 1896, Z. 731/IV, zu veranlassen.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Jahresbericht des kgl. ungar. Handelsministers über die Thätigkeit seines Ressorts im Betriebsjahre 1896.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Legislative einen umfassenden Bericht über die Thätigkeit seines Ressorts im Jahre 1896 (vergl. Bericht pro 1895 Vrdgs.-Bl. Nr. 23) vorgelegt. Derselbe stellt die Entwicklung des gesammten Verkehrswesens, der Strassen, der Eisenbahnen, der Fluss- und Seeschiffahrt, der Post-, Telegraphen-, Telephonanstalten, ferner die Gestaltung des Binnen- und Aussenhandels, der Postsparcassen und der Landesstatistik dar.

A. Speciell das Eisenbahnwesen betreffend, sind dem Berichte folgende Daten zu entnehmen:

Ende des Jahres 1895 betrug die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 13.925·83 km, im Laufe des verflossenen Jahres 1896 hat sich dieselbe um 952·3 km auf 14.878·2 km gesteigert. Die Vermehrung von 6·84 pCt. entfällt beinahe ausschliesslich auf Vicinalbahnen. Zu Ende des Jahres blieben im Baue: 212·2 km Hauptbahnen zweiter Ordnung und 525·6 km Vicinalbahnen; unter Concessionirung standen und waren administrativ begangen 4277 km. Die Vorconcession für die Vorarbeiten war für 143 Bahnen in einer Gesammtlänge von 7200 km ertheilt. Von dem im Betriebe stehenden Bahnnetze entfielen auf je 100.000 Einwohner 81·1 km. Unter 19 europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Ungarn den siebenten Platz ein und steht unmittelbar nach dem Deutschen Reich. Ungarn besitzt:

an Hauptbahnen ersten Ranges	7.934·64	km
„ „ zweiten „	6.621·46	„
„ Schmalspurbahnen	322·10	„
hievon entfallen:		
auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.201·44	km
„ gesellschaftlichen Hauptbahnen	1.319·98	„
„ Vicinalbahnen	6.356·79	„
in staatlicher Verwaltung standen	12.192·59	„
„ privater Verwaltung	2.685·62	„

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 1710 Locomotiven ersten und 641 Locomotiven zweiten Ranges (Vermehrung 169), 5150 Personenwagen (Vermehrung 273) und 50.986 Lastwagen (Vermehrung 1369). Die Zahl der Stationen betrug 2278 (+ 208), und entfällt auf je 6·53 km Bahnlänge eine Station. Im Jahre 1896 wurden 272 km Stahlschienen gelegt, so dass insgesammt 2077 km Stahlschienen vorhanden waren. Auf den Ungarischen Staatsbahnen wurden 151 km 42·8 kg „Goliath"-Schienen gelegt. Was den Verkehr betrifft, so haben im verflossenen Jahre geleistet: die Locomotiven 67,993.073 Zugskilometer (entfallen auf eine Locomotive 27.692), die Personenwagen 523,261.556 Achsenkilometer (per Wagen 102.691), die Lastwagen 1.932,379.929 Achsenkilometer (per Wagen 38.201).

Die Zahl der Reisenden betrug:

auf den Ungarischen Staatsbahnen	35,993.894	Personen
„ „ gesellschaftlichen Hauptbahnen	4,545.863	„
„ „ Vicinalbahnen	16,913.063	„
Insgesammt	57,452.820	Personen

und es ergibt sich sonach eine Zunahme der Frequenz um 4,270.566 Reisende.

Die Menge der verfrachteten Waaren bezifferte sich:

auf den Ungarischen Staatsbahnen	mit 17,850.959	Tonnen
„ „ gesellschaftlichen Hauptbahnen	„ 6,956.276	„
„ „ Vicinalbahnen	„ 6,577.815	„
Insgesammt	mit 31,385 050	Tonnen

Die Zunahme beträgt 3,870.307 t. Auf den Binnenverkehr entfallen 21,730.131 t = 69·8 pCt., auf den Exportverkehr 5,062.479 t = 16·2 pCt., auf den Importverkehr 3,622.576 t = 11·6 pCt., auf den Transit 711.209 t = 2·4 pCt.

Das Gesammtcapital der im Betriebe stehenden Eisenbahnen bezifferte sich Ende 1896 auf 1.142,303.929 fl., hat sonach gegen das Vorjahr um 43,169.569 fl. zugenommen. Es entfallen als factisch investirtes Capital:

auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen	fl. 792,322.313 = 69·36	pCt.
„ „ gesellschaftl. Hauptbahnen	„ 140,583.959 = 12·31	„
„ „ Vicinalbahnen	„ 209,397.657 = 18·33	„

Das Nominalcapital der gesammten Bahnen beträgt 1.404,966.439 fl.; hievon entfallen auf die Ungarischen Staatsbahnen 933·13 Millionen, auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen 224·36 Millionen, auf die Vicinalbahnen 247·47 Millionen.

Das finanzielle Ergebniss stellte sich wie folgt:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
	Gulden		
Ungarische Staatsbahnen	94,443.361	56,435.552	38,007.809
Gesellschaftl. Hauptbahnen	15,236.046	8,585 373	6,650.673
Vicinalbahnen	13,950.367	7,869.804	6,080.533
Zusammen	123,629.774	72,890.729	50,739.015

Die Einnahmen haben um 9·14 pCt., die Ausgaben um 6, die Ueberschüsse um 13·8 pCt. zugenommen. Der Betriebscoefficient stellte sich bei den Ungarischen Staatsbahnen auf 55·2 (— 1·5), bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen auf 47·6 (— 0·6), bei den Vicinalbahnen auf 50·9 (+ 1·8) pCt. Wenn man die erzielten Ueberschüsse mit dem Erforderniss für Verzinsung und Amortisation der aufgewendeten Capitalien vergleicht, so ergibt sich bei den Ungarischen Staatsbahnen ein Fehlbetrag von fl. 6,685.707, bei den garantirten Bahnen von fl. 682.394, demnach insgesammt von fl. 7,368.101. Im Jahre 1876 musste der ungarische Staat für die Staatsbahnen und für die Zinsengarantien fl. 22,353.217 bezahlen, so dass sich innerhalb 20 Jahre eine Besserung von 14·98 Millionen Gulden ergibt. Die städtischen und Communalbahnen besitzen eine Länge von 199·2 km; dieselben haben um 21 km zugenommen. Sie haben 61 Millionen Personen (+ 15·6 Millionen) und 568.052 Tonnen Lasten befördert. Die Einnahmen betrugen fl 5,826.231, die Ausgaben fl. 3,966.863, die Ueberschüsse fl. 1.859.368. Die Länge der Industriebahnen beträgt 2·491 km. Hievon entfallen auf Waldbahnen 811, auf Montanbahnen 673, auf Industriebahnen 305, auf Manipulationsgeleise 70 m.

B. Schiffahrtswesen.

In Fiume sind im Jahre 1896 eingelaufen 4665 Dampfer und 2492 Segler mit einem Gesammttonnengehalt von 1,114.339 t, ausgelaufen 4659 Dampfer und 2469 Segler mit 1,107.624 t. Die gesammte Einfuhr betrug 4.119.269 q im Werthe von fl. 45.187.137, die Ausfuhr 5,163.630 q im Werthe von fl. 48,538.428. Von den einzelnen Schiffahrtsunternehmungen vermittelten die „Adria" den Transport von 2,560.000 q, die Ungarisch-Croatische Gesellschaft von 810.000 q, der Oesterreichische Lloyd 321 000 q, englische Dampfer 1,813.000 q italienische Dampfer und Segler 1,660.000 q.

Die Fluss-Dampfschiffahrt weist folgende Leistungen auf: Beförderte Frachten 3,842.756 Tonnen und 2,966 202 Reisende, und zwar entfallen auf die heimischen Unternehmungen 1,534.171 t Waaren und 286.843 Reisende, auf die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 2,116.275 t Waaren und 2,679.359 Reisende. Die ungarischen Dampfschiffahrts-Concessionäre besassen Ende des Jahres 1896: 55 Raddampfer, 62 Schraubendampfer mit 22.458 indicirten Pferdekräften. Hievon entfielen auf die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft 18 Schiffe mit 7260 Pferdekräften. Die Zahl der angemeldeten Schleppschiffe betrug im ganzen Lande 1336 mit einer Tragfähigkeit von 291.741 t.

Ungarische Nordwestbahn Nyitra-, eventuell Sarluska—Üzbégh-Galgócz, Nagy-Szombat—Nadás und Jabloniez—Kutti. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung begriffenen Strecken der Ungarischen Nordwestbahn (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 10) angeordnet und wird diese und voraussichtlich auch die Eröffnung des Betriebes noch im Laufe dieses Monats erfolgen.

Küküllövölgy (Kockelthal-) Localbahn Küküllöszög—Balázsfalva—Sóvárad. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Balavásár—Erdö-Szent-György der concessionirten Küküllövölgy Localbahn (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 65) angeordnet.

Debreczéner Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft. (Umwandlung des Pferdebetriebes auf elektrischen.) Die Direction der Debreczéner Strasseneisenbahn hat den Beschluss gefasst, ihr auf Pferdebetrieb eingerichtetes Strassenbahnnetz auf elektrischen Betrieb umzuwandeln.

„Danubius", Schönichen - Hartmann'sche vereinigte Schiffbauwerfte und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. (Erweiterung des Betriebsumfanges.) Die Direction des „Danubius" hat den Beschluss gefasst, ihre bisher auf Schiffbau und Maschinenconstruction beschränkt gewesene Geschäftssphäre auch auf den Waggonbau auszudehnen und aus diesem Anlasse ihr Fabriksetablissement entsprechend durch umfangreiche Zubauten zu erweitern.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate October.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate October vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	11
	in Stationen	16
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	30
sonstige Betriebsunfälle		181
	zusammen	241

Die Betriebslänge betrug 39.889 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30,566 364, so dass je ein Unfall auf 166 km Betriebslänge oder auf 126.831 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	6	37
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	36	94
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	2
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	27	12
zusammen	69	145

Bayern. (Betriebslänge der Staatsbahnen.) Ende des Jahres 1897 wird die Betriebslänge der Bayerischen Staatsbahnen 5354 km betragen. 1898 kommen durch Eröffnung der Localbahnstrecken Weilheim—Diessen, München Ostbahnhof—Deisenhofen, Penzberg—Kochel, Mering—Schondorf, Steinach—Windsheim, Nürnberg Ostbahnhof—Nürnberg Nordbahnhof, Goldmühle—Bischofsgrün, Schwabing—Moosach, Oberdorf b. B.—Lechbruck und Marxgrün—Steben noch 130 km hiezu, und beträgt dann die Betriebslänge 5484 km; bis zum Ende des Jahres 1898 wird sie, da bis dahin noch die Localbahnen Vilshofen-Aidenbach, Gerting-Ebersberg, Eichstätt-Kinding, Mellerichstadt-Fladungen, Schondorf-Diessen (Reststrecke der Mehring-Weilheimer Bahn), Dorfen-Welden, Amberg-Schnaittenbach, Kirchenlamitz-Weissenstadt, Haidhof - Burglengenfeld, Amorbach - Walldürn, Vohenstrauss-Waidhaus, Lindau-Landesgrenze (Hauptbahn) und Strullendorf-Schlüsselfeld eröffnet sein werden, auf 5700 km steigen. Von der durchschnittlichen Betriebslänge zu 5513 km treffen 5444 km gemeinschaftlich auf den Personen- und Güterverkehr, 6213 km dienen ausschliesslich dem Güterverkehr und 7·39 km ausschliesslich dem Personenverkehr. Dem letzteren dient ausschliesslich die Strecke München—Laim—Pasing.

— (Wiederverwendung von Invaliden im Eisenbahndienste.) Ueber die Wiederverwendung von Invaliden im Dienste der Bayerischen Staatsbahnen wurde von der General-Direction eine Entschliessung erlassen, welcher die „Z. d. V. D E. V." die folgenden wesentlichen Punkte entnimmt: „Die unliebsame Wahrnehmung, dass sich die zuständigen Dienstesstellen häufig den Gesuchen jener vormaligen Angehörigen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen verschliessen, welche beim Bau oder Betriebe derselben eine Verletzung erlitten und hiedurch einen Theil ihrer Arbeitsfähigkeit eingebüsst haben, gibt Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass es nicht nur im Interesse des Staatsärars gelegen, sondern auch als ein Gebot der Billigkeit und Humanität zu erachten ist, diese Personen mit leichteren, ihrem Zustande angemessenen Arbeiten weiter zu beschäftigen. Bei den mannigfachen Zweigen des Eisenbahndienstes kann aber wohl kein Zweifel bestehen, dass die Möglichkeit zur Anweisung geeigneter Dienstesverrichtungen in den meisten Fällen gegeben ist, während es den Betheiligten schwer fallen würde, in anderen Betrieben ein Unterkommen zu finden. Die unterfertigte Stelle versieht sich daher zu der Erwartung, dass fernerhin bei Würdigung von Wiederverwendungsgesuchen in Rede stehender Personen der hier gekennzeichnete Standpunkt eingenommen werde." Es soll nun, um der ebensowohl aus Humanitätsgründen wie aus socialpolitischen Gesichtspunkten angezeigten Willfahrung solcher Wiederverwendungsgesuche näher treten zu können, genaue Umschau gehalten werden, ob nicht neue, für Invaliden passende Stellen geschaffen, das heisst ob nicht weitere Beschäftigungen gefunden werden können, welche sich ohne Gefährdung des dienstlichen Interesses von Invaliden, bezw. theilweise Arbeitsbeschränkten versehen liessen. Gleichzeitig hat die General-Direction bemerkt, dass der öfters gebrachte Einwand, als würden Unfallrentner bei gleicher Bezahlung nicht den gleichen Dienst wie gesunde machen, und als würde hiedurch unter den Arbeitern Verstimmung erzeugt, unrichtig sei, weil Unfallrentner nicht den gleichen Lohn wie Unverletzte und Gesunde für ihre beschränkte Arbeit erhalten, sondern für letztere nur den Differenzlohn beanspruchen können; der andere Lohntheil sei nämlich nur als Entschädigung für die im Dienst verlorene Arbeitsfähigkeit zu erachten und müsse diese Entschädigung auch geleistet werden, selbst wenn der Betreffende nichts arbeite.

Frankreich. (Einführung eines Radfahrer-Avisodienstes.) Die Directionen der sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften, sowie die Direction der Staatsbahnen haben in mehreren grösseren Stationen ihres Netzes für die Zustellung von Avisi einen Radfahrdienst inaugurirt, welcher vorzugsweise durch junge Leute im Alter von 15—17 Jahren besorgt wird.

— (Probeweise Einführung neuer Transportwagen, „Automobils postales", auf den Linien der französischen Eisenbahnen.) Auf der Linie Paris—Beauvais der Französischen Nordbahn finden derzeit Versuchsfahrten mit den neuen Locomotivwaggons, genannt „Automobiles postales", statt. Diese Waggons, deren sich die Nordbahn für den Transport der Post und der Postcolli während der Nacht auf der Linie nach Creil bedient, bestehen aus einer 2·40 m langen und 2·78 m breiten Plattform, auf welcher sich ein Serpollet-Dampfkessel mit Steuerhebel, Handpumpe, Ventilen, Oeler, Hähnen etc. und ein 3·07 m langes und 2·50 m breites Coupé für den Postconducteur befindet. Die Fahrgeschwindigkeit des kleinen, aus dem Automobil, einem Waggon und einem Gepäckswagen bestehenden Zuges variirt nach den Steigungen, die bis zu 13 mm. betragen, zwischen 37·55 und 60 km per Stunde, ausnahmsweise kann dieselbe auf 70 km erhöht werden. Der Verbrauch an Heizmaterial (Briquetts), Anfeuerung nicht inbegriffen, beträgt per Kilometer 2·50 kg und an Speisewasser für die Maschine circa 10 Liter.

— (Einführung von speciellen Radfahrerzügen.) Der günstige Erfolg eines von der Direction der Französischen Westbahn eingeleiteten Specialzuges für Radfahrer zwischen Paris und Dieppe, der nebst allen drei Wagenclassen zum Transporte von Fahrrädern jeden Systems entsprechend construirte Beiwagen mitführte, in welchen die Maschinen schwebend aufgehängt transportirt wurden, hat die Directionen der französischen Bahnen veranlasst, auf allen von Radfahrer-Touristen besuchten Linien mit Beginn der Excursionssaison zu gegebenen Zeitpunkten derlei Züge einzuleiten und selbe mit den oben erwähnten, gleich construirten Fahrräder-Beiwagen auszurüsten.

Schiffahrt.

Sachsen. (Ergebnisse der Elbeschiffahrt im Jahre 1896.) Die Gesammteinnahme der „Kette, Deutsche Elbeschiffahrs-Gesellschaft" bei der Elbeschiffahrt, der Saaleschiffahrt und dem Schiffsbau sank im Jahre 1896 von 4,856.746 Mk. auf 4,691,091 Mk. und der Gesammtgewinn von 1,021.605 Mk. auf 573.611 Mk., letzterer war somit gegen das Vorjahr um 447.994 Mk geringer. Nach Gesammtabschreibungen in der Höhe von 484.038 (620.560) Mk. verblieb ein Reingewinn von 89.572 (401.045) Mk.; davon erhielten nach Abzug von 5 pCt. für den Reservefonds, 5 pCt. Tantième für den Aufsichtsrath und 6 pCt. Tantième für den Vorstand und die Beamten die Actionäre eine Dividende von 1 (4½) pCt. = 64.500 Mk.

Die für die Versorgung der Arbeiter erwachsenen Ausgaben betrugen insgesammt 55 812 Mk. gegen 53.513 Mk. im Vorjahre. Die Schlepplöhne auf der Elbe brachten 1,669.880 Mk. gegen 2,018.257 Mk im Vorjahre ein. Die Menge der auf der Elbe geschleppten Ladung betrug 14·68 (13·15) Millionen Metercentner, wobei 716·9 Millionen Metercentner gegen 598·9 geleistet wurden. Im Frachtgeschäft wurden beladen und abgefertigt 2566 (2627) eigene und fremde Schiffe mit 7·87 (7·08) Millionen Metercentner

Die Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer in Dresden nahm an Schlepplöhnen 1,693.318 Mk ein gegen 1,580.195 Mk. im Vorjahre, und die Menge der geschleppten Ladungen betrug 9,507.352 (gegen 7,778.077 in 1895) q auf 3633 Frachtschiffen. Die Comptoire der Gesellschaft haben im Thalverkehre 1,254.441 (gegen 1,272.531) q und im Bergverkehre 3,741.060 (gegen 3,236.018) q zur Verfrachtung übernommen. Die Zahl der Schleppdampfer stellt sich am Jahresende auf 20. Nach Abzug der Gesammtabschreibungen in der Höhe von 118.888 Mk. (gegen 176 072 Mk.) verblieb ein Reingewinn von 88.210 Mk. (gegen 243.076 Mk.), wovon 12.968 Mk. zu Tantièmen und Gratificationen und 75.000 Mk. zu 7½percentiger Dividende verwendet wurden.

Die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrt besass Ende 1896 6 Schleppdampfer und 9 Frachtkähne und beschäftigt 93 Mann Personal. Im Frachtverkehr zu Berg wurden 1,580.075·5 q und zu Thal 811.864 q verladen, durch eigene und fremde Dampfer wurden 4,409.047·5 q Ladung in 1529 Fahrzeugen geschleppt. Von dem Gewinne in der Höhe von 84.281 Mk. wurden 26.000 Mk. 4percent. Bauzinsen an die Actionäre vertheilt, 38.173 Mk. zu Abschreibungen verwendet und 20.108 Mk. dem Reservefonds überwiesen. Die Generalversammlung vom 7. December beschloss die Erhöhung des Actiencapitals von 650.000 auf 800.000 Mk.

Von der Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurden im Jahre 1896 befördert überhaupt: 3,216.292 Personen (gegen 3,173.626 in 1895) oder 42.666 = 1·34 pCt. wie im Vorjahre. An Gütern wurde im Jahre 1896 24,342.591 kg (1895: 22,907.319 kg) befördert. Zu der Gesammteinnahme aus der Schiffahrt von 1,018.264·47 Mk. (gegen 1,027.037·21 Mk. in 1895) trug der Personenverkehr 837.194·52 Mk. (gegen 847.872·45 Mk.), der Frachtenverkehr 165.383·66 Mk. (gegen 163.829·96 Mk.) und der Fährverkehr 15.686·29 Mk. (gegen 15 334·80 Mk.) bei. Von der Einnahme aus dem Personenverkehre entfielen 644.600 Mk. (gegen 655.733·44 Mk.) auf die Strecke Dresden-Leitmeritz und 192.594·51 Mk. (gegen 192.139·01 Mk.) auf die Strecke Dresden-Mühlberg. Neu eingestellt wurden im Monat Mai 1897 die Promenaden-Oberdeck-Dampfer „Hohenzollern" und „Habsburg", die den neu eingerichteten Eildienstverkehr zwischen Dresden-Aussig zu vermitteln bestimmt sind und mit deren Inbetriebsetzung sich der Schiffspark der Gesellschaft auf 35 Dampfer erhöht. Der Betriebsaufwand stellte sich im verflossenen Jahre ungeachtet der Betriebsvermehrung niedriger und beläuft sich auf 702.264·78 Mk. (gegen 728.609·63 Mk.). Der Gewinn von 268.685·33 Mk. (gegen 222.094·54 Mk.) gestattete trotz der im abgelaufenen Betriebsjahre bewirkten Capitalvermehrung, welches nunmehr 1,500.000 Mk. gegen 984.300 Mk. früher beträgt, 10 pCt. Dividende = 150.000 Mk zu vertheilen und 81.745·57 Mk. (gegen 84.276·36 Mk.) abzuschreiben. 35.742·92 Mk. (gegen 30 160·93 Mk.) wurden als Tantièmen und Vergütungen den Gesellschaftsorganen, sowie dem Personal und der Pensionscasse und 1196·84 Mk dem Versicherungsconto überwiesen.

Nach den Daten der kgl. Wasserbau-Direction in Dresden wurden bei den sächsischen Elbestromämtern registrirt: 63 Personendampfschiffe, und zwar 30 grosse und 6 kleine Raddampfschiffe, sowie 27 Schraubendampfer und sonstige Maschinenschiffe; ferner 7 Güterdampfer, 20 Radschleppdampfer, 16 Kettenschleppdampfer und 478 Segel- und Schleppschiffe mit zusammen 136 132 (gegen 145.282 t) Tragfähigkeit.

Die Dresdener Winterhäfen sind im vergangenen Winter stark benützt worden. Im König Albert-Hafen haben überwintert 5 Schleppdampfer, 1 Schraubendampfer und 238 Schleppkähne, im Neustätter Hafen (unterhalb der Marienbrücke) 6 Raddampfer und 26 Schleppkähne, im Pieschener Hafen 8 Schleppdampfer, 5 Personenschiffe, 2 kleine Dampfer und 28 Schleppkähne und Landebrücken.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXVIII. Stückes.) Das am 17. December herausgegebene CCXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3547: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. December 1897, Z. 201.410, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3548: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. December 1897, Z. 196.694, betreffend die Bestimmung der Station Forbes-Schweinitz als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 3549: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 13. December, 1897, Z. 21.009/II, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus dem Stadtgebiete Salzburg und den Gerichtsbezirken Salzburg Umgebung und Mattsee.

Nr. 3550: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 27. November 1897, Z. 156 352/I, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Nr. 3551: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 11. December 1897, Z. 104.780, betreffend die Bestimmung der Station Rohatyn als Ein- und Ausladestation für lebende Thiere und Fleisch.

Nr. 3552: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 11. December 1897, Z. 109.229, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 3553: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 13. December 1897, Z. 26.184, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des CCXIX. Stückes.) Das am 18. December herausgegebene CCXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3554: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 14. December 1897, Z. 23.850, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den Stationen Czernowitz und Volksgarten.

Nr. 3555: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 9. December 1897, Z. 33 684, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3556: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 13. December 1897, Z. 46 867, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 3557: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. December 1897, Z. 203.103, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3558: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 7. December 1897, Z. 161.093/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Dervent gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CCXX. Stückes.) Das am 20. December herausgegebene CCXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3559: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 14. December 1897, Z. 46.994, betreffend die Vieheinfuhr aus Galizien und der Bukowina in die Schlachthäuser der Städte Brünn und Mähr.-Ostrau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes für obbezeichneten Verkehr.

Der neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr, dessen Einführung im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 7. December 1897 unter Nr. 960 auf den 1. Jänner 1898 verlautbart worden ist, gelangt nicht zu diesem Termine, sondern erst ab 1. Februar 1898 zur Einführung.

Wien, am 21. December 1897. [1043]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1898 gelangt ein neuer Tarif für obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Durch denselben wird der bisher bestandene Tarif vom 1. Juni 1896 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 21. December 1897. [1044]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Keszthely der Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György andererseits.

Aufhebung der bestehenden Tarif- und Antheilstabelle.

Die vom 1. Juni 1897 an giltige Tarif- und Antheilstabelle für obbezeichneten Verkehr, dessen Aufhebung im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 7. December 1897 unter Nr. 961 auf den 1. Jänner 1898 verlautbart worden ist, tritt nicht mit diesem Tage, sondern erst ab 1. Februar 1898 ausser Kraft

Die neuen Fahrpreise für die in dieser Tarif- und Antheilstabelle enthaltenen entsprechend frequenten Stationsverbindungen wurden in den mit 1. Februar 1898 zur Einführung gelangenden neuen Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr aufgenommen.

Wien, am 21. December 1897. [1045]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Localbahn Keszthely-Balaton-Szt. György.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für obbezeichneten Verkehr, dessen Einführung in Nr. 133 dieses Blattes unter Post Nr. 899 als für den 1. Jänner 1898 bevorstehend verlautbart wurde, gelangt nicht zu diesem Zeitpunkte, sondern erst mit 1. Februar 1898 zur Einführung.

Wien, am 20. December 1897. [1046]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes für obbezeichneten Verkehr.

Der neue Tarif für den obbezeichneten Verkehr, dessen Einführung in Nummer 133 dieses Blattes vom 20. November 1897 unter Post Nr. 900 für den 1. Jänner 1898 verlautbart wurde, tritt nicht an diesem Tage, sondern erst am 15. Jänner 1898 in Wirksamkeit.

Wien, am 17. December 1897. [1047]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Einführung eines neuen Tarifes Theil II.

Am 1. Jänner 1898 tritt ein neuer Tarif-Theil II für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung des vom Tage der Betriebseröffnung giltigen Tarifes Theil II in Wirksamkeit.

In diesem Tarife erscheinen neu aufgenommen:

1. die Bestimmungen betreffend die Beförderung von Arbeitern (Arbeiterinnen) mit Fahrkarten zu ermässigten Preisen;
2. die Beförderung von Reisegepäck und Hunden im Verkehr mit der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn;
3. die Bestimmungen über die Einhebung der Ueberstellgebühren in Stramberg;
4. die Ausnahmetarife:
   Nr. III für Holz,
   „ IV „ Eisen und Eisenwaaren,
   „ V „ Ofenkacheln,
   „ VI „ Thonerde.

Wien, am 20. December 1897. [1048]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle Sobinau für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 20. December 1897 wird die zwischen den Stationen Chotěboř und Ždiretz-Kreuzberg der Strecke Deutschbrod—Rossitz gelegene Haltestelle „Sobinau“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

In dieser Haltestelle werden nachstehende Züge mit Personenbeförderung bedingungsweise anhalten.

Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter.

Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäckes von und nach Sobinau gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck, giltig vom 1. Juni 1891, sammt Nachträgen.

Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle Sobinau anlangenden Reisegepäckes findet nicht statt, und wird demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen sein.

Aus Anlass der Eröffnung der Personen-Haltestelle Sobinau treten nachstehende Fahrplan-Aenderungen in Wirksamkeit:

G. 221 1. 2. 3.	P. 217 1. 2. 3.	P. 229 2. 3.	km	Stationen und Haltestellen	P. 228 2. 3.	P. 218 1. 2. 3.	P. 212 1. 2. 3.
8·12	3·10	7·05		Abg. Deutschbrod . . . . Ank.	7·17	12·34	5·17
8·39	3·28	7·28	11	↓ Rosochatetz . . . . ↑	6·58	12·20	5·03
9·02	3·40	7·45	17	Chotěboř	6·44	12·07	4·50
×9·14	×3·49	×7·56	24	Sobinau (W. 16 R.)	×6·30	×11·56	×4·39
9·30	3·57	8·06	27	Ank. Ždiretz-Kreuzberg . . . . . Abg.	6·23	11·50	4·33

Wien, im December 1897. [1049]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Eröffnung der Haltestelle Rychnowek für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 20. December 1897 wird die zwischen den Stationen Josefstadt-Jaroměř und Böhmisch-Skalitz der Linie Josefstadt—Liebau gelegene Haltestelle „Rychnowek" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

In dieser Haltestelle werden sämmtliche Personenzüge bedingungsweise anhalten.

Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter.

Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäcks von und nach Rychnowek gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck, giltig vom 1. Juni 1891, sammt Nachträgen.

Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle Rychnowek anlangenden Gepäckes findet nicht statt, und wird demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen sein.

Die Verkehrszeiten der Personenzüge in Rychnowek sind folgende:

Richtung von Josefstadt-Jaroměř:

Personenzug Nr. 205 . . . . . . ab 8·54 Vormittags
„ „ 207 . . . . „ 9·54 Abends
„ „ 209 . . . . „ 5·50 Nachmittags
„ „ 211 . . . . „ 2·15 Nachmittags

Richtung nach Josefstadt-Jaroměř:

Personenzug Nr. 206 . . . . . . ab 7·32 Abends
„ „ 208 . . . . „ 7·01 Früh
„ „ 212 . . . . „ 11·59 Vormittags

Wien, im December 1897. [1050]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1896. (Ermässigte Frachtsätze für Lindau transito.) Mit Giltigkeit ab 13. November 1897 gelangten ausser den auf Seite 34 und 35 des Tarifes enthaltenen Frachtsätzen für Lindau—Sosnowice transit folgende, nur für den Verkehr von Lindau transit giltige Frachtsätze zur Einführung:

Lindau trans. — Sosnowice trans.
Classe A . . . 3·85 Mk. für 100 kg
Classe B . . . 2·99 Mk. für 100 kg

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. (Nachtrag XXII.) Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif trat am 1. December 1897 der Nachtrag XXII in Kraft, enthaltend: Ergänzungen der Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb nach den Stationen Braubach und Lindenbach des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Kall, Mechernich, Münsterbusch und Stolberg-Hammer des Directionsbezirkes Köln, Bestwig, Gittelde, Osterode a. Harz und St. Andreasberg des Directionsbezirkes Cassel, sowie Gernrode a. Harz, Langelsheim, Lauenthal, Oker und Silberhütte des Directionsbezirkes Magdeburg, Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb im Verkehre von den Stationen Bramsche der Oldenburgischen Staatsbahn, Brilon und Ludwigshütte des Directionsbezirkes Cassel, Attendorn, Kierspe, Plettenberg und Vollme des Directionsbezirkes Elberfeld und Kirchweyhe des Directionsbezirkes Münster, sowie anderweitige Benennung der Station Silberhütte des Directionsbezirkes Magdeburg. Preis 0·10 Mk.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1890. (Tarifirung von Schiefertafeln und Schiefergriffeln.) Die Artikel Schiefertafeln und Schiefergriffel tarifiren mit sofortiger Giltigkeit auf den deutschen Strecken nach Stückgutclasse 2, Specialtarif I a und I b.

Der Theil I B ist entsprechend zu berichtigen.

— (Tarifirungsänderung.) Auf Seite 212 des Theiles I B des Deutsch-Französischen Gütertarifes ist bei dem Artikel „Déchets des chiffons emballés" die deutsche Tarifirung von Specialtarif II a und II b in III a und III b zu berichtigen.

Getreideausfuhrtarif Norddeutschland-Schweiz und Westösterreich vom 1. Jänner 1897. (Ergänzung.) Am 1. December 1897 trat nachstehender Frachtsatz in Kraft:

Passau transit von	Serie a—d Mk. für 100 kg
Northeim (E.-D. Cassel)	1·60

Auf Seite 5 des Tarifes ist in Zeile 25 von oben nach „Kufstein transit" zu ergänzen: „Passau transit".

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag XII.) Am 1. December 1897 gelangte der Nachtrag XII zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Stationen Greifswald und Wolgast in den Ausnahmetarif I a für Fische,
2. Ausnahmefrachtsätze für Malz zur überseeischen Ausfuhr,
3. theilweise Ermässigung der Frachtsätze für Kiel und Lübeck im Verkehre mit Eger, Franzensbad und Hof (transit) bei den Ausnahmetarifen I und III,
4. Aufnahme der Artikel Cocosöl und Cocosbutter in den Ausnahmetarif I a für Aschaffenburg und Neu-Ulm,
5. Wegfall der bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Bier von Culmbach nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake und Nordenham.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag 2.) Am 1. December 1897 kam der 2. Nachtrag zur Einführung. In demselben ist auf Seite 14 die Ziffer 7 des Ausnahmetarifes 2 (Erze, auch aufbereitete etc.) zu streichen und auf Seite 15 unter A. a. hinter Erze „Ziffer II, 7" in „Ziffer I, 4" abzuändern.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2801	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glassand	Rawa ruska	Lemberg transit	Frachtgutmässige Beförderung, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verladung in offenen Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	45	28	17	Im Kartirungswege		
				Glinsko					29	18	11			
			Thonerde	Rawa ruska					75	28	47			
				Glinsko					48	18	30			
										Cts.				
2802	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Eszterhaza-Pertö Szt. Miklós	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1898	Tarife des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	185		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					181				
					St. Margrethen transit					185				
					Lindau transit					185				
					Romanshorn					203				
					Zürich (Hauptbahnhof)					242				
2803	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. transit	Wien (Matzleinsdorf) transit	Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft, bezw. an eine solche der Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, Theil II (Güterverkehr)	10 Heller	6 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Coakssendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden
					Wien E.W.A. transit				10 Heller	6 Heller	4 Heller			
				Wien St.E.G. transit	Wien S.B., bezw. Matzleinsdorf transit				10 Heller	6 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2804	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eis aus der Pos. E—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Triest Stadt (St.B.)	Pola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Verladung in gedeckt gebauten Eisenbahnwagen. Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	37 Heller	32 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
2805	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Lebensmittel aller Art	Stationen der Istrianer Staatsbahn: Canfanaro	Stationen der Dalmatiner Staatsbahn: Knin, Perković-Slivno	Aufgabe als Eilgut oder Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen hat die Bahnhof-Restauration in Canfanaro, Knin, Perković-Slivno als Empfänger zu erscheinen, und müssen auch die Sendungen zur Gänze bei dem Betriebe der Bahnhof-Restauration Verwendung finden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den jeweils nach der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII, entfallenden Frachtsätzen unter Wahrung der tarifmässigen Minimal-Frachtgebühren		Im Kartirungswege		
2806	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Knin	allen Stationen der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese ermässigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen von Knin nach den Sebenico und Spalato vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als der Ausnahmetarif II nicht schon einen billigeren Frachtsatz ergibt
			Ziegel und war: Mauer- und Dachziegel (Pfann-, Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Knin	Spalato				35 Heller	27 Heller	8 Heller			
				Knin	Sebenico				27 Heller	20 Heller	7 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2807	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	St. Johann in Tirol		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
					Wilten				44	40	4			
					Wörgl				28	24	4			
2808	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Salz der Pos. S—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
									60	32	28			
			Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte				38	32	6			
			Cottone aus der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, auch in Kisten verpackt	Imst für Sendungen aus dem politischen Bezirke Reutte	Wien I (K.E.B.)				Verschieden	218	Verschieden			
2809	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt, der Pos. G—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Wien I (K.E.B.) transit	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	155 Heller	100 Heller	55 Heller	Im Kartirungswege		
2810	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898		Hüttau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
				Bruck-Fusch					34	30	4			
				Wald					55	52	3			
				Trieben					49	46	3			
				Rottenmann					46	42	4			
				Selzthal					43	40	3			
				Liezen					43	40	3			
				Wörschach					40	36	4			
				Steinach-Irdning					40	36	4			
				Oeblarn					34	30	4			

			4			6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Das Zugeständniss ertheilt von der und im Namen der		Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2811	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfruchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	38 Heller	32 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
2812	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 des allg. Tarif-Theiles I der Güterclassification vom 1. Jänner 1898	Levico	Trient	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	56 Heller	48 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Für sperrige Güter erfolgt die Berechnung unter Erhöhung des wirklichen Gewichtes um 50 Percent
			Flaschen, leere, der Pos. H—16; Flaschenkapsel der Pos. F—24; Holzkisten, ordinäre, neue, der Pos. H—30; Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh der Pos. F—18; Stroh aus der Pos. H—11*); Kisten der Pos. K—17; Korkstöpsel — des allg. Tarif-Theiles I der Güterclassification vom 1. Jänner 1898	Trient	Levico				Verschieden	48 Heller	Verschieden			*) Mit der ausdrücklichen Bestimmung zur Verpackung der Flaschen
2813	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rund- und Schnittholz aus der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Pergine	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
2814	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eichenholzpfosten (1·6, 3·66 m lang, mindestens 12 cm breit und 54 80 mm dick) zur Erzeugung von Fassboden	Lubaczów	Podwołoczyska (Bhf., transit (für Odessa)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II. Heft I, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr		Heller 86		Im Kartirungswege		
				Przemysl						74				
				Rawa ruska						94				
				Stryj						70				
				Zborów						38				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2815	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoff, geschliffenen, Holzzellstoff, Cellulose für Papier- und Pappenfabrication	H a l l e i n	S e b n i t z	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der unter „Besondere Bemerkungen“ angeführten Bedingungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	139 Pfennige		Im Kartirungswege		Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrication bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht auch als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappen nicht mehr dienen können
				H a l l e i n	W i e s e n b a d					157 Pfennige				
2816	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen Holz des Ausnahmetarifes 6 b (vergleiche die in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	Bruck-Domaschin	Falkenstein	Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 b vorgesehenen Tarifbestimmungen (vergleiche die in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Theil II, Heft 1 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Pfge. 97		Im Kartirungswege		
				Wlaschin	Falkenstein					101				
				Gewitsch-Jaromeritz	Falkenstein			Theil II, Heft 1 für den Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1892		156				
					Wülknitz					140				
				Gross-Opatowitz	Falkenstein					156				
					Wülknitz					142				
2817	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a (vergleiche die in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	Anzenau	Dresden-Altstadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a giltigen Bestimmungen (vergleiche die in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Pfge. 129		Im Kartirungswege		
					Dresden-Neustadt, Leipziger und Schlesischer Bahnhof					132				
					Gera					139				
					Hainsberg					132				
					Sohland					118				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2818	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw.: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), gebrannt, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Böhm.-Leipa Stadt	Niemes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20 Heller	12 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
2819			a) Zuckerrüben und b) Rübenschnitze der Pos. Z—10 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	a) Selčan b) Wotic transit	a) Wotic transit b) Selčan				Heller 18 18	Heller 14 12	Heller 4 6			
2820			Strassendünger (Kehricht) aus der Position D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Prag (St.B.)	Krč				14 Heller	9 Heller	5 Heller			
2821			Fassdauben aus der Pos. H—18, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Prag (St.B.) transit und Hrabovka transit	Branik-Hodkovička	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.			24 Heller	14 Heller	10 Heller			
2822	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen, exclusive von jenen der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce, sowie exclusive für Holz auf der Localbahn Dolina-Wygoda	Skawce, Ryczów, Zator	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Trzebinia-Skawce bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 15. October 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	1 kr. = 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung od. Bauleitung als Empfangerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2823	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Pottasche und Soda b) Chlorkalium, Kalisalz und Kalidünger	Györ, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn Györ-Raabufer-Güterexpedition, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. ad a) 359	ad b) 201	Im Kartirungswege		
					Buchs transit					352	197			
					Lindau transit					359	201			
					St. Margrethen transit					362	201			
				Ó-Buda-flatorigát, Station der königl. Ungar. Staatseisenbahnen	Bregenz transit					399	231			
					Buchs transit					392	226			
					Lindau transit					399	231			
					St. Margrethen transit					403	233			
2824	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und Natron als Frachtgut	Hrastnigg	Bludenz	Bei jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 315·6		Im Kartirungswege		
					Bregenz					341·6				
					Buchs					333·2				
					Dornbirn					336·2				
					Feldkirch					325·2				
					Frastanz					323·4				
					Götzis					330·6				
					Hard-Fussach					341·0				
					Hohenems					332·8				
					Lauterach					339·8				
					Lindau					346·0				
					Lindau Rgrbhf.					344·6				
					Lustenau					242·8				
					Nendeln					330·0				
					Nenzing					320·4				
					Rankweil					327·0				
					Schaan-Vaduz					332·2				
					Schwarzach					337·6				
					St. Margrethen					343·8				
					Strassenhaus					318·2				
2825	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Brennholz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Berhometh a. S.	Czernowitz	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Ablegen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller 46	35	11	Im Kartirungswege		
				„	Volksgarten				44	33	11			
				„	Turka				67	44	23			
				Czudin	Turka				55	38	27			
				Karapcziu a. S.	Bojan				41	36	5			
				„	Nowosielitza				48	38	10			
				„	Kolomea				37	30	7			
				„	Zabłotów				33	30	3			
				Komarestie-Słobodzia	Turka				57	38	19			
				Lukawetz a. S.					65	40	15			
				Panka					54	38	16			
				Petroutz a. S.					49	32	17			
				Storożynetz					49	32	17			
				Zadowa					61	38	23			
				Berhometh a. S.	Kolomea, Zabłotów, Sniatyn und Nepolokoutz				Verschieden	42	Verschieden			
				Czudin						36				
				Komarestie-Słobodzia						36				
				Lukawetz a. S.						38				
				Panka						36				
				Petroutz a. S.						30				
				Storożynetz						30				
				Zadowa						36				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2826	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Rundholz der Pos. H—18, Punkt 1, und H—19, Punkt 1, der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1898	Dragosza Russ-Moldawitza	M o l i t	Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	29 42	14 24	15 18	Im Kartirungswege		
2827	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		H o r n v i e h	S t a t i o n e n d e r S t r e c k e n Lemberg Stanislau Stanislau excl.—Itzkany und Stanislau excl.—Husiatyn Hliboka excl.—Berhometh a. S. und Karapcziu—Czudin	Jaroslau Lemberg Stanislau Hliboka	Beförderung mit Sondergüterzügen bei Frachtzahlung für die wirklich verfrachteten Wagenladungen, mindestens aber für 20 / 20 / 10 / 5 Wagenladungen per Zug von der Ausgangsstation des Zuges bis Lemberg, bezw. Jaroslau / Stanislau / Hliboka, bezw. für mindestens 10 Wagenladungen per Zug ab Hliboka bis Stanislau resp. für mindestens 20 Wagenladungen per Zug ab Stanislau nach Lemberg oder Jaroslau und für mindestens 32 Wagenladungen per Zug von Jaroslau nach Wien (St. Marx); directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). Die mit den Sonderzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig getränkt und gefüttert sein, dass während des Transportes bis Wien (St. Marx) nur eine Tränkung in Oświęcim erforderlich wird	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	V e r s c h i e d e n	Anwendung des Ausnahmetarifes für Grosshornvieh in Wagenladungen ab galizischen und Bukowinaer Stationen nach Wien (St. Marx) vom 1. August 1895 auch in dem Falle, wenn sich die Gebühr für Sondergüterzüge laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1898, Abtheilung B, Abschnitt F, höher stellen sollte	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		**Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bereitstellung der Sondergüterzüge sind mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg, bezw. Stanislau zu vereinbaren**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2828	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Position H—18, sowie Holz der Position H—20 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Kimpolung	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	64 Heller	40 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Sägewerke, die von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben
2829	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Nowosielitza	Czernowitz loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Czernowitz, bezw. Volksgarten mittelst Strassenfuhrwerk	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	60 Heller	50 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen	
					Volksgarten loco				70 Heller	50 Heller	20 Heller			

Diese Frachtbegünstigung findet unter den hier angegebenen Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vorerst in einem Bahnmagazine der Stationen Czernowitz und Volksgarten oder einem reexpeditionsberechtigten Lagerhause in Czernowitz eingelagert und erst von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden. Die Liquidirung des entfallenden Restitutionsbetrages erfolgt in diesen Fällen gegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die Sendungen in einem Bahnmagazine oder Lagerhause der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten eingelagert und von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt wurden, versehen sein müssen. Bei Theilabfuhren muss diese Bestätigung für jede einzelne derselben erfolgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
2830	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hinsichtlich der via Ungheni nach Südrussland austretenden Sendungen von Holz der Pos. H -18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 kommt die Frachtberechnung nach Massgabe der im Hefte 2, Abschnitt D, des Localtarifes sub XI-5 für derlei Transporte ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Itzkany transit festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Anwendung				Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif				Im Rückvergütungswege	Gegen die bis längstens Ende März 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewerkstelligende Vorlage der bezüglichen Fracht-, bezw. Zolldocumente, aus welchen der via Ungheni nach Südrussland erfolgte Austritt der betreffenden Sendungen unzweifelhaft hervorgeht	
2831	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G—9, ferner Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Nowosielitza	Zuczka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Zuczka mittelst Strassenfuhrwerk. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	58 Heller	50 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Zuczka, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt wurden, versehen sein muss	
2832	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Fichten und Tannenbrennholz der Pos. H 19, Punkt 1, der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1898	Czudin	Nepołokoutz	Frachtgutmässige Beförderung; Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte, Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	43 Heller	36 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
					Łużan				41 Heller	36 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2833	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, Punkt 3 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898, und zwar Pfosten von mindestens 58 mm Stärke	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	60 Heller	40 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
2834	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten	Von und nach allen Stationen der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Luzan-Zaleszczyki, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokoutz-Wiżnitz oder der Neuen Bukowinaer Localbahnen bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif der Bukowinaer Localbahnen	Verschieden	Verschieden	30 pCt Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt D IX und XII enthaltenen Frachtsätzen der betreffenden Tarifclasse	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der Bauunternehmung der Neuen Bukowinaer Localbahnen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Während der Dauer dieser Begünstigung ist jedwede Achsverfrachtung parallell den Bukowinaer Localbahnen, resp. in Concurrenz gegen dieselben zu unterlassen
2835	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Messingwaaren, sowie andere Ganz- und Halbfabricate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legirungen), auch wenn sie mit anderen Material verbunden sind, zur Ausfuhr seewärts nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen überseeischen Colonien	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Von	Nach: Altona	Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldenburg), Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Hamburg B. und Wilhelmsburg	Hamburg-Sternschanze	Harburg H.	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen									
Wien Nordbahnhof, Wien Nordwestbahnhof, Wien II Franz Josef-Bahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Stockerau	418	424	442	415	416	412	412	369	388	403

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2836	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zerlegte Maschinen und Maschinentheile der Pos. E–6 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Brünn (St.E.G.)	Gaya	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1898	Localtarif	58·4 Heller	39·0 Heller	19·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Gaya tragen müssen, dass die Sendungen zur Vergrösserung einer Rollgerstefabrik in Gaya bestimmt sind und hiezu auch thatsächlich verwendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende September 1898 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2837	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohe Kalisalze zu Düngezwecken, als: Carnallit, Kainit, Krugit, Schönit, Sylvinit	Egeln	Chropin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif-Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfge. 145		Im Kartirungswege		
					Kremsier					147				
					Böhm.-Skalitz					108				
					Königinhof					116				
					Kostomlat					112				
					Lissa					110				
					Mähr.-Budwitz					144				
					Přibislau-Schlappenz					132				
					Chlumec-Pilař					135				
					Drahanowitz					159				
					Patzau					134				
					Protivin					120				
					Říčan					123				
					Winterberg					139				
					Zartlesdorf					134				
					Libochovic					102				
					Raasdorf					161				
					Ung.-Brod					164				
				Stassfurt	Chropin					143				
					Kremsier					145				
					Böhm.-Skalitz					107				
					Königinhof					113				
					Kostomlat					109				
					Lissa					107				
					Mähr.-Budwitz					141				
					Přibislau-Schlappenz					129				
					Chlumec-Pilař					132				
					Drahanowitz					157				
					Patzau					131				
					Protivin					117				
					Říčan					120				
					Winterberg					136				
					Zartlesdorf					131				
					Libochovic					99				
					Raasdorf					158				
					Ung.-Brod					163				
				oder vice versa										
2838	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Kardasch-Rečic	Kolin (Oe.N.W.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 120 b) 112		Im Kartirungswege		
				Wessely o. d. L.	Kolin (Oe.N.W.B.)					a) 130 b) 122				
				Sobieslau	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					a) 122 b) 117				
				Wesseličko-Branitz	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					a) 132 b) 127				
				Kardasch-Rečic	Pardubitz (Oe.N.W.B.)					a) 133 b) 124				
				Sobieslau	Pardubitz (Oe.N.W.B.)					a) 149 b) 140				
				Wessely o. d. L.	Pardubitz (Oe.N.W.B.)					a) 143 b) 134				
				Wesseličko-Branitz	Pardubitz (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)					a) 159 b) 150				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
2839	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Mais, Kleie, Gerstenschrot	Wr.-Neustadt Uebergang	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	32·4	16 einschliesslich Auf- und Ablegegebühr	16·4	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in ungarischen Stationen mit nach Traiskirchen lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein
2840			Kohle, mineralische	Lajta-Ujfalu	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg zu jedem Frachtbrief u. Wagen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen		Westungar.-Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	29	26	3			
2841			Kupfer der Pos. M—19 des Tarif-Theiles I	Bischofshofen	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localgütertarife	235	228	7			
2842			Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Nussdorf loco u. Uebergang	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Versenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist		Localgütertarife, bezw. Gütertarif der Wiener Verbindungsbahnen	18	18	—			Der für Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit eingeführte Frachtsatz findet nur für jene Sendungen Anwendung, welche ab Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. über die Linien der K.F.N.B. weiterbefördert werden
					Wien-Donauquaibahnhof				16	16	—			
					Wien-Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit				18	18	—			
					Floridsdorf				22	22	—			
2843			Sand und Schotter	Tattendorf	Wien	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb 6 Tagesstunden von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 6. December 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif	Verschieden	15	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
2844	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze	Maria-Lanzendorf	Wien K.F.N.B. Uebergang	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen Seitens des Absenders innerhalb der tarifmässigen Frist. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarif, bezw. Tarif der Wiener Verbindungsbahnen	25·4	22	3·4	Im Kartirungswege		
				Traiskirchen					34·6	30	4·6			
				oder umgekehrt										
2845			Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze	Trumau	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers		Localgütertarife	34	20	14			
				oder umgekehrt										
2846			Baumwollabfälle	Wien	Ober-Waltersdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, beziehungsweise Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif	39	28	11			
					Erlach				70	56	14			
				oder umgekehrt										
2847			Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, sowie Hadern aller Art	Maria-Lanzendorf	Edlitz	In beliebigen Mengen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist. Einhaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen		Localgütertarif	Verschieden	58	Verschieden			
			Pappendeckel aller Art	Edlitz	Maria-Lanzendorf				82	64	18			
2848			Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf (Verladestelle bei km 11·9)	Wien oder Klein-Schwechat	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Versenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist			-	7·5	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2849	Böhmischen Nordbahn		Sandsteine, roh behauen	Turnau	Böhm.-Leipa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif	43 Heller	34 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
2850	Oesterr. Nordwestbahn	Deutschbrod-Humpoletzer Localbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 des Theiles I und Mahlproducte aus denselben	Ungarn (den in den Tarif, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes einbezogenen Stationen)	Humpoletz	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen des Tarifes, Theil III, Heft 1	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif-Theil III, Heft 1, Nachtrag VI, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes			14 Heller Nachlass von den im Nachtrage VI eingeführten Sätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1899	
2851	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Skutsch	Pardubitz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	Heller 16	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenbeschotterung im Bezirke Pardubitz bestimmt sein. In den Frachtbriefen hat der Bezirksausschuss in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger zu erscheinen
					Rositz					15				
					Opatowitz					20				
				Slatinan	Pardubitz					8				
					Rositz					8				
					Opatowitz					12				
2852	Oesterreichischen Nordwestbahn		Cement der Pos. C—5	Wisocan trs.	Hohenelbe	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verfrachtung von mindestens 500 kg der begünstigten Artikel per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen, welche rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Oe.N.W.B. zur Berechnung gelangen; doch muss ein Minimal-Einheitssatz von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km resultiren	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma Carl Löwit als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1899	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau der Fabriksanlagen der Firma Carl Löwit, Baumwollwaaren-, Bleiche- und Appreturanstalt in Hohenelbe, bestimmt sein
			Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 und E—7, Maschinen und Werkzeuge	Wien Oe.N.W.B.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2853	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter des Special-Tarifes 3	Lititz a. d. Adler	Gabel	Bei Frachtzahlung für 10.500 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. August 1883, bezw. vom 1. Jänner 1898	17	11	6	Im Kartirungswege		
					Roth-Kosteletz				43	22	21			
2854	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch Wiesa-Oberleutensdorf	Okrouhlitz	Ueber Dux—Aussig—Schreckenstein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längsten bis Ende 1898	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 und Local-Tarif der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen per 1000 kg 10·54		Im Kartirungswege		Die Schleppbahnfrachten sind in diesen Frachtsätzen nicht mitinbegriffen
					Iglau Oe.N.W.B.					8·6				
2855	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Im Localverkehr der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Directionen der Oe.N.W.B u. S.N.D.V.B. behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Maximalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Packete. Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse an der Gepäckscasse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B u. S.N.D.V.B.		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I (Abthlg. B), vom 1. Jänner 1898 unter A II a 4 sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller, " " " " Personenzügen 40 " per Ladung, exclusive der Stempelgebühr von 10 Hellern per Expedition

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. Wien, 25. December 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn in Olmütz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Olmütz die mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 11. November 1895, Z. 65.384 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 7. December 1895), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 5. December 1896, Z. 14.318/I (Verordnungs-Blatt Nr. 5 vom 14. Jänner 1897) auf ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Gas-, Dampf- oder elektrischem Betriebe in Olmütz mit den im erstbezogenen Erlasse bezeichneten sechs Linien neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 20. November 1897. Z. 17.359/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Zell a/S., beziehungsweise Bruck-Fusch oder von der Station Lienz ausgehende Kleinbahn zum Glocknerhause auf der Elisabethruhe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Franz Ziegler, Cassier der k. k. priv. Allgemeinen Oesterreichischen Bodencredit-Anstalt in Wien, die ihm mit dem Erlasse vom 7. November 1897, Z. 15.551/I (Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 25. November 1897), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine entweder von der Station Zell a/S., beziehungsweise Bruck-Fusch der Staatsbahnlinie Salzburg—Wörgl oder von der Station Lienz der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste ausgehende, mit Dampf oder Elektricität zu betreibende schmalspurige Kleinbahn zum Glocknerhause auf der Elisabethruhe auf ein Jahr verlängert.

Wien, am 26. November 1897. Z. 17.785/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Dobřiš nach Přibram.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Josef Köhler, Ingenieur in Prag, im Vereine mit dem Ingenieur Heinrich Raynal in Prag mit dem Erlasse vom 14. Jänner 1897, Z. 16.450/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 28. Jänner 1897), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Dobřiš über Rosowitz nach Přibram unter Aufrechthaltung der in dem obcitirten Erlasse ausgesprochenen Vorbehalte auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 4. December 1897. Z. 18.446/I.

Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

In verhältnissmässig überaus kurzem Intervall hat das Eisenbahnministerium den im Mai d. J. veröffentlichten „Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1895“ nunmehr die analoge Publication für das Jahr 1896 folgen lassen.

Das stattliche Heft zeichnet sich insbesonders durch die weitgehende, überaus reichhaltige Erweiterung der die Verhältnisse der elektrischen und Zahnradbahnen, sowie der Tramways mit Pferdebetrieb betreffenden statistischen Schematisirung aus, welche nunmehr nach jeder Richtung dem vielseitigen Interesse volle Rechnung trägt, welches in neuerer Zeit den Bahnen niederer Ordnung entgegengebracht wird.

Aus den in dem vorliegenden stattlichen Bande enthaltenen Daten seien folgende hervorgehoben:

Die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1896 bezifferte sich einschliesslich der im Auslande befindlichen Strecken von zusammen 19·423 km auf 16.805·576 km, das ist um 1·89 pCt. mehr als im Vorjahre. Hievon standen 9024·475 km oder 53·7 pCt. im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bis Ende 1896 aufgebrachte Anlagecapital bezifferte sich auf 1.118,376.331 fl., von welchem Betrage 55,925.288 fl. amortisirt erscheinen. Das Anlagecapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Localbahnen) beträgt 1.616,611.297 fl. Als noch zu emittirendes Anlagecapital verblieben mit Schluss des Jahres 1896 Actien im Betrage von 2,795.900 fl. und Prioritätsobligationen im Betrage von 81,375.353 fl.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Gegenstandsjahre eine nicht unwesentliche Steigerung. Während nämlich die percentuelle Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen 1·71 pCt. betrug, stellte sich die Zunahme im Stande der Locomotiven auf 3·8 pCt., jene der Personenwagen auf 4·7 pCt. und jene der Lastwagen auf 2·2 pCt. Im Ganzen waren vorhanden: Locomotiven 4383 Stück, Personenwagen 9561 Stück und Lastwagen 99.673 Stück.

Von grossem Interesse sind die den bedeutenden Umfang des Eisenbahnverkehres illustrirenden Daten. Es betrug hienach die Anzahl der im Gegenstandsjahre auf sämmtlichen Eisenbahnen beförderten Personen nicht weniger als 105·2 Millionen, wovon 43·1 Millionen auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe und 62·1 Millionen auf diejenigen im Privatbetriebe entfallen. Auf den Kilometer Betriebslänge berechnet, stellt sich die durchschnittliche Anzahl der beförderten Personen auf 6425. Die ausschlaggebende Bedeutung, welche bekanntlich die III. Wagenclasse für den Verkehr besitzt, wird im Gegenstandsjahre aus folgenden Angaben illustrirt: Es entfallen nämlich von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Classe 1·03 pCt., auf die II. Classe 7·92 pCt., auf die III. Classe 88·05 pCt. und auf die IV. Classe (nur bestehend bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec und der Kaschau-Oderberger Bahn) 0·22 pCt. und auf Militärpersonen 2·78 pCt.

Die Beförderungsstrecke für eine Person, das ist die auf jede Fahrkarte im Durchschnitte zurückgelegte Wegstrecke, betrug bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe 40·83 km, bei den Bahnen im Privatbetriebe 35 km und im Durchschnitte für alle Eisenbahnen 37·39 km.

Eine wesentliche Steigerung erfuhr im Jahre 1896 die Güterbeförderung. Auf sämmtlichen Eisenbahnen wurden 100 Millionen Tonnen befördert, gegen 93·9 Millionen im Vorjahre. An dieser Beförderungsmenge participirten die im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen mit 32·3 Millionen Tonnen und die Privatbahnen mit 67·7 Millionen Tonnen.

Sehr günstig gestalteten sich auch im Allgemeinen die finanziellen Betriebsergebnisse. Während die gesammten Betriebseinnahmen sämmtlicher Bahnen im Jahre 1895 247·6 Millionen Gulden betragen hatten, erhöhten sich dieselben im Gegenstandsjahre auf 263·9 Millionen, von welchem Betrage 103·3 Millionen auf die im Staats- und 160·6 Millionen auf die im Privatbetriebe stehenden Bahnen entfallen. Die Gesammtausgaben der Eisenbahnen betrugen 153·9 Millionen Gulden (hievon entfielen 68·4 Millionen auf die Bahnen im Staatsbetriebe), gegen 145·8 Millionen im Jahre 1895. Der Betriebscoëfficient für jede einzelne Bahn, das ist das percentuelle Verhältniss der eigentlichen Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, stellt sich für die wichtigsten Eisenbahnen wie folgt: Aussig-Teplitzer Eisenbahn 34·3 pCt., Böhmische Nordbahn 39·1 pCt., Buschtěhrader Eisenbahn 32·0 pCt., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen) 44·4 pCt., Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien) 40·9 pCt., Mährische Westbahn 69·6 pCt., Oesterreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) 41·8 pCt., Oesterreichische Nordwestbahn (garantirte Linien) 45·6 pCt., Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft 41·9 pCt., Südbahn (österreichische Linien) 41·8 pCt., Südnorddeutsche Verbindungsbahn 62·9 pCt., k. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen 57·8 pCt.

Eine eingehende Nachweisung erfuhren in der vorliegenden statistischen Publication die im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle, deren Gesammtzahl sich auf 2368, gegen 2568 im Vorjahre, bezifferte. Unter denselben befanden sich 244 Entgleisungen und 117 Zusammenstösse. Die Gesammtzahl der bei sämmtlichen Unfällen sowohl unverschuldet, als auch in Folge eigener Schuld verunglückten Reisenden belief sich auf 179, von welchen 11 Personen getödtet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen im Jahre 1896 1·7 Verunglückungen.

Die Anzahl der bei sämmtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamten, Unterbeamten, Diener, weiblichen Bediensteten) betrug 73.394; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 82·718 beschäftigt.

Die für das Personale ausbezahlten Besoldungen, Löhne und sonstigen Bezüge beliefen sich auf 83·7 Millionen Gulden und weisen gegen das Vorjahr eine Steigerung von 6·3 pCt. auf.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personale bestanden je 23 Pensions- und Krankencassen, sowie ausserdem 35 sonstige Humanitätscassen, welche einen Vermögensstand von 57·3 Millionen Gulden (gegen 1895 + 4·6 pCt.) aufweisen.

Von den die Menge und die Art der beförderten Verkehrsgegenstände betreffenden Angaben erscheint insbesondere die Hervorhebung jener Artikel von Interesse, welche für den Güterverkehr von ausschlaggebender

Bedeutung sind. Es participirten demnach an der Gesammtmenge der auf sämmtlichen Eisenbahnen beförderten Verkehrsgegenstände Kohlen mit 43·6 pCt., Steine, Erden, Kalk etc. mit 8 pCt., Bau- und Nutzholz mit 7·4 pCt., Getreide mit 6 pCt., Rüben mit 3·9 pCt., Eisen und Eisenwaaren mit 3·8 pCt., Erze und Mineralien mit 2·7 pCt.

Der Antheil der grössten Privatbahnen an der gesammten Güterbeförderung sämmtlicher Eisenbahnen stellt sich wie folgt: Kaiser Ferdinands-Nordbahn 14·1 pCt., Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft 10 pCt., Aussig-Teplitzer Bahn 9·8 pCt., Oesterreichische Nordwestbahn 7·5 pCt., Südbahn 6·8 Percent und Buschtěhrader Eisenbahn 6 6 pCt.

Ein besonderer Abschnitt der Publication enthält eine mit entsprechenden statistischen Daten versehene historische Uebersicht der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens seit dessen Anfängen, sowie eine eingehende Darstellung des durch die legislativen Massnahmen der letzten Jahre so namhaft geförderten Localbahnwesens.

Ein Anhang der Publication bringt die im Jahre 1896 erlassenen Normalien und Constitutivurkunden der Eisenbahnen, sowie ein Verzeichniss der während desselben ertheilten und verlängerten Vorconcessionen.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Bei Eröffnung der am 18. December 1897 unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung beschloss die Commission mit Stimmeneinhelligkeit, an ihren früheren Vorsitzenden Herrn Minister FML. Ritter von Guttenberg ein Schreiben zu richten, womit Sr. Excellenz anlässlich dessen Rücktrittes für die thatkräftige Förderung der Aufgaben der Commission, sowie für das ihren Arbeiten jederzeit entgegengebrachte Interesse der wärmste Dank ausgedrückt wird.

Hierauf begrüsste Se. Excellenz der Herr Statthalter Graf Kielmansegg in einer herzlichen Ansprache den Herrn Eisenbahnminister als dermaligen Vorsitzenden und betonte die Wichtigkeit der Arbeiten der Commission für die Entwicklung der Reichshauptstadt, welche in dem Wettbewerbe mit anderen Grossstädten nicht zurückbleiben dürfe. Diese Bestrebungen würden — er spreche es zuversichtlich aus — in dem Vorsitzenden nach seiner bisherigen Thätigkeit einen berufenen Vertreter finden.

Der Herr Vorsitzende dankte für die von der Versammlung zustimmend aufgenommene, ihm besonders werthe Begrüssung und erbat sich auch fernerhin die allseitige Unterstützung der Commissionsmitglieder, auf deren einträchtiges Zusammenwirken und freundliche Gesinnung er den grössten Werth lege.

Nach erfolgtem Uebergange zur Tagesordnung wurde zunächst der Jahresvoranschlag der Commission für 1898 festgestellt. Derselbe umfasst im Erfordernisse an Centralleitungskosten einschliesslich der Betheiligung an der Jubiläums Ausstellung im Jahre 1898 den Betrag von 41.800 fl., an Baukosten für die Stadtbahn, und zwar der Hauptbahnen (Gürtel- und Vorortelinie) 4,555.800 fl., der Localbahnen (Wienthal- und Donaucanallinie) 13,826.500 fl., zusammen 18,382.300 fl., für die Sammelcanäle beiderseits des Donaucanals 1,212.000 fl., für die Wienfluss-Regulirung 5,600.000 fl., für die Umwandlung des Donaucanals in einen Handels- und Winterhafen 3,500.000 fl., im Ganzen einen präliminirten Gesammt-Bauaufwand von 28,694.300 fl. Als Bedeckung dieses Aufwandes ist nebst den mit Ende 1897 voraussichtlich verbleibenden Cassebeständen der Erlös des im Jahre 1898 noch zu begebenden Restes des Anlehens II. Emission im Gesammt-Nominalbetrage von 88 Millionen Kronen = 44 Millionen Gulden eingestellt. Im Anlehensdienste stehen dem Zinsen- und Tilgungserfordernisse von 2,747.400 fl. die gleich hohen Beiträge der drei Curien gegenüber, wovon 1,978.128 fl. den Staat, 329.688 fl. das Land Niederösterreich und 439.584 fl. die Gemeinde Wien treffen.

Weiter wurde das Vergebungsoperat für die Hochbauten am Hauptzollamts-Bahnhofe genehmigt und dem von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegten, mit der k. k. Dicasterialgebäude-Direction abzuschliessenden Uebereinkommen betreffend die Fundirungsarbeiten für die beim Hauptzollamte neu zu errichtenden beiden finanzärarischen Amtsgebäude, sowie der gemeinschaftlichen Ausschreibung dieser Bauten mit jenen für das Los 23 a der Donaucanallinie zugestimmt.

Die Erwerbung der für den Bau der Wienthallinie erforderlichen Realität Wienstrasse Nr. 12 wurde genehmigt.

Die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn wurde ermächtigt, dem österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein einen Viaductsbogen der Gürtellinie behufs Vornahme der Erprobung von Mauerwerkskörpern zeitweilig zu überlassen.

Dem vom Stadtbauamte ausgearbeiteten Detailprojecte für den Bau des Weissgärber-Nebensammlers von km 0·020 bis km 0·315 in der Dampfschiffahrtsstrasse im III. Bezirke wurde zugestimmt und die erfolgte Vergebung dieser Arbeiten nachträglich genehmigt.

Ausserdem wurden noch mehrere Mittheilungen über Grundankäufe zur Kenntniss genommen.

Am Schlusse der Sitzung sprach Herr Bürgermeister Dr. Lueger in einer allseits beifällig aufgenommenen Ansprache dem Vorsitzenden zu den bevorstehenden Feiertagen und zum Jahreswechsel die besten Wünsche aus, in deren Erwiderung der Vorsitzende seinerseits die Commissionsmitglieder zu demselben Anlasse herzlich beglückwünschte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Ronsperg-Weissensulz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. December die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Hostau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Ronsperg der projectirten Localbahn Stankau-Ronsperg über Hostau nach Weissensulz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Alternative der Trassenführung zwischen km 7·8 und 10·3 mit einer höher gelegenen Station, Hostau, zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 17.649/I.]

Projectirte Localbahn Skalitz-Boskowitz—Boskowitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von August Kopetzky, k. k. Professor in Brünn, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Boskowitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 29. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 19.452/I.]

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach. (Eisenconstruction.) Die vom Landes-Eisenbahnamt in Wien vorgelegten Detailpläne für die Auflagerung der Construction und für die Verankerung der eisernen Mittelpfeiler des Viaductes über den Pielachfluss in km 5·8 der schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 17.380/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauconsensertheilung für die Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Welchau-Wickwitz—Schlackenwerth.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Welchau-Wickwitz—Schlackenwerth der Linie Prag—Eger im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.409/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 14. August die 33·36 km lange Stolper Kreisbahn von Stolp nach Schmolsin mit der 21·88 km langen Abzweigung von Wend-Silkow nach Dargeröse für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; an der Strecke Stolp—Schmolsin liegen folgende Stationen: Stolp Personenhaltepunkt, Stolp Kleinbahnhof (1·02 km), Ritzow (3·18 km), Schmaatz (4·45 km), Schuchow (6·76 km), Karzin (11·46 km), Dominke (16·82 km), Lankwitz (19·17 km), Sorchow (20·39 km), Wend-Silkow (24·33 km), Zietzen (29·02 km), Selesen (30·93 km) und Schmolsin (33·36 km); an der Abzweigung Wend-Silkow—Dargeröse liegen folgende Zwischenstationen: Neugutsmerow (2·96 km ab Wend-Silkow), Bansekow (5·29 km), Rumbske (7·68 km), Klenzin (10·56 km), Glowitz (12·04 km), Vixow (16·08 km), Prebendow (19·56 km) und Dargeröse (21·88 km); Stückgüter werden auf allen Stationen angenommen, dagegen nicht ausgeliefert auf den Stationen Ritzow, Sorchow, Bansekow und Selesen; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Leitung des Betriebes auf der Stolper Kreisbahn ist der Betriebsabtheilung Stargard i. P. der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen; am 15. August die 30·51 km lange Reststrecke Zarrentin — Klein Berkenthin der Neubaustrecke Hagenow—Oldesloe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona mit der Station Hollenbek, der Haltestelle Schmilau und der Station Ratzeburg für den öffentlichen Verkehr; diese Reststrecke wird zu diesem Zeitpunkte zusammen mit der bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr freigegebenen Theilstrecke Klein-Berkenthin—Oldesloe für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, so dass nunmehr die ganze 78·33 km lange Bahnstrecke Hagenow—Oldesloe dem Gesammtverkehre dient; sämmtliche Stationen und Haltestellen dieser Strecke, auf welche vom obigen Tage ab die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung findet, sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Thieren, Fahrzeugen und Leichen eingerichtet; Sprengstoffe sind zunächst von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen; am 20. August die 8·1 km lange Schlussstrecke Bergheim—Rheidt der Bergheimer Kreisbahnen mit den Stationen Oberaussem (3·8 km ab Bergheim), Niederaussem (5·6 km) und Rheidt B.K.B. (8·1 km) für den Personen- und Güterverkehr; die Strecke hat wie die übrigen Strecken der Bergheimer Kreisbahn eine Spurweite von 1 m, wird mit Locomotiven betrieben und untersteht dem Kleinbahngesetze; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffsendungen ist ausgeschlossen; Güter für die an der Strecke gelegenen Verkehrsstellen werden auf der Station Horrem (Directionsbezirk Köln) abgefertigt; die an den früher zur Eröffnung gelangten Strecken gelegenen Stationen Elsdorf, Bedburg und Grefrath, sowie die an der neuen Strecke Bergheim—Rheidt gelegene Station Rheidt führen zur Unterscheidung von den gleichnamigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen den Zusatz B.K.B. (Bergheimer Kreisbahn); die Bergheimer Kreisbahnen stehen im Betriebe der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln; am 24. August die 13·1 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Darmstadt Ostbahnhof (Rosenhöhe) — Gross-Zimmern im Directionsbezirke Mainz mit den Verkehrsstellen Glasberg (1·4 km ab Rosenhöhe), Rothes Kreuz (2·6 km), Bessunger Forsthaus (4·2 km), Rossdorf (7·3 km), Gundernhausen (10·0 km) und Gross-Zimmern (13·1 km) für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren, während die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist; die Haltepunkte Glasberg, Rothes Kreuz und Bessunger Forsthaus dienen nur dem Personenverkehre; diese Strecke ist der Betriebsinspection 2 in Darmstadt unterstellt.

b) In Bayern: Am 10. August die 16·31 km lange Reststrecke Altötting—Burghausen der Localbahn Mühldorf-Burghausen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit der Station Burghausen, den Haltestellen Pirach, Burgkirchen und Kastl, sowie dem Halteplatze Raitenhaslach für den öffentlichen Verkehr; auf dieser Strecke können Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttogewicht für die Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4·5 m nicht befördert werden; am 15. August die Strecke Eurasburg — Beuerberg (Verlängerung der Iserthalbahn München Is.—Eurasburg) der Localbahn-Actiengesellschaft in München ohne Zwischenstation für den unbeschränkten Verkehr; die Länge der Iserthalbahn beträgt nunmehr ab München Is. 37 km.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August die Station Zeche Gneisenau b. Derne der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre der angeschlossenen Zeche Gneisenau diente, für den allgemeinen Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Friedrichsthal i. Pm. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auch für den Stückgutverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal; die Haltestelle Berneuchen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auch für den allgemeinen Stückgutverkehr; der Haltepunkt Rothenbach zwischen den Stationen Gottesberg und Wittgendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der Haltepunkt Schötmar zwischen den Stationen Salzuflen und Lage im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, als Haltestelle für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit der Einschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ausgeschlossen ist; ferner die Haltestelle Rheindürkheim an der Nebenbahn Osthofen-Rheindürkheim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Mainz auch für den Viehverkehr; am 2. August der Haltepunkt Lindenbach bei Ems a. d. Lahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr; am 15. August der Haltepunkt Lustringen zwischen den Stationen Osnabrück (Hann. Bahnhof) und Wissingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit der Einschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist; am 20. August der Haltepunkt Friedrichshorst zwischen den Stationen Beckum und Beckum-Ennigerloh im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr; Gepäck kann auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden; nach Friedrichshorst ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthaltes der Züge in Friedrichshorst ausdrücklich bereit erklären.

b) In Sachsen: Am 27. August der Haltepunkt Reichenbach i. V.—Karolinenstrasse zwischen den Stationen Oberreichenbach und Reichenbach i. V. unterer Bahnhof der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr.

Schweiz. (Projectirte Drahtseilbahn von Planches [Montreux] nach Glion.) Ueber das von der Elektricitätsgesellschaft Vevey-Montreux unterm 15. September

1897 an das schweizerische Eisenbahndepartement gerichtete Gesuch um Concessionirung einer Drahtseilbahn von Planches (Montreux) nach Glion erging. Seitens des Bundesrathes am 6. December 1897 eine Botschaft an die Bundesversammlung, welche im Wesentlichen wie folgt lautet: Die Quartiere Sâles, Chêne und Planches, welche das alte Dorf Montreux bilden, laufen trotz ihrer vorzüglichen Lage Gefahr, in der Entwicklung zurückzubleiben, weil der Fremdenstrom abgelenkt wird. Um diese Quartiere wieder concurrenzfähig zu machen, sollen sie durch eine Drahtseilbahn mit Glion verbunden werden, welche ihrerseits durch eine Tramway von Traite nach Planches mit der Strassenbahn Vevey-Montreux in Verbindung gebracht werden wird. Der directe Anschluss der letzteren an den Jura-Simplon-Bahnhof in Montreux ist nur eine Frage der Zeit. Auf diese Weise eignet sich die projectirte Drahtseilbahn dazu, dem mittleren und westlichen Theil von Montreux, die bisher gegenüber dem östlichen durch eine anormale Verkehrsentwicklung im Nachtheile waren, grosse Vortheile zuzuwenden. Die Bahn soll im Grossen und Ganzen gebaut und betrieben werden wie die Seilbahn Territet-Glion. Doch wird ein elektrischer Betrieb wie bei der Stanserhornbahn und statt der Zahnstange, mit Rücksicht auf die starke Steigung, eine besondere Schiene zur Anwendung kommen, welche eine wirksamere Bremsung gestattet. Die Länge der Bahn wird ungefähr 470 m (horizontal 400 m), die Höhendifferenz 238 m betragen. Die mittlere Steigung wird ungefähr 60 Percent, die Maximalsteigung 67 Percent betragen. Die Spurweite wird mit 1 m angenommen. In der Mitte der Bahn befindet sich eine Ausweichestelle. Für den Fall, dass das Terrain nicht gestatten sollte, die Linie in gerader Richtung zu führen, ist ein Minimalradius von 170 m in Aussicht genommen. Die Fahrt von einem Endpunkte zum anderen wird 7 Minuten dauern. Jeder der beiden Wagen wird ungefähr 30 Sitzplätze und den nöthigen Raum zur Aufnahme von 3 t Güter erhalten.

Der Kostenvoranschlag weist folgende Ansätze auf:

			oder per km
I. Bahnbau:			
Unterbau, Mauerwerk	Frcs.	170.000	361.000
Oberbau und elektrische Einrichtung	„	105.000	223.400
Stationen	„	70.000	148.900
II. Rollmateriale:			
Wagen und Kabel	„	50.000	106.400
Mobiliar und Geräthschaften	„	5.000	10.600
III. Diverse Kosten:			
Landerwerb etc.	„	40.000	85.100
Verwaltung, Vorstudien, Unvorhergesehenes	„	30 000	63.800
Totale	Frcs.	470 000	999.900

Anlässlich der am 26. November stattgehabten conferenziellen Verhandlungen wurden die Vertreter der Concessionsbewerberin vom Eisenbahndepartement darauf aufmerksam gemacht, dass die höchste bisher genehmigte Maximalsteigung 60 Percent beträgt, und dass dem Bundesrathe vorbehalten bleiben muss, die Frage, ob bei der projectirten Bahn eine höhere Steigung zugelassen werden kann, bei Vorlage der definitiven Baupläne zu prüfen und zu entscheiden.

Der der Botschaft angeschlossene Entwurf des Bundesbeschlusses betreffend die Concession der genannten Bahn entspricht im Allgemeinen den für Drahtseilbahnen üblichen Concessionsbedingnissen, nur wird mit Rücksicht auf das Betriebssystem, welches dazu nöthigt, den Güterverkehr im gleichen Rahmen abzuwickeln wie den Gepäckverkehr, davon Umgang genommen, für jenen billigere Tarife festzusetzen als für diesen. Weiters wird festgestellt, dass der Rückkauf frühestens 30 Jahre nach der Betriebseröffnung erfolgen kann. Der Bundesrath betrachtet es als Consequenz des Bundesbeschlusses vom 14. October 1897, dass diese letztere Bestimmung in alle künftig zu ertheilenden Concessionen aufzunehmen ist.

Schweiz. (Verlegung der Elsässer Linie und Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel.) Zwischen dem Regierungsrath des Cantons Basel Stadt und dem Directorium der Schweizerischen Centralbahn wurde bezüglich Verlegung der Elsässer Linie und des Baues einer Güterstation zu St. Johann in Basel am 31. Juli nachstehendes Uebereinkommen geschlossen:

„Die Schweizerische Centralbahn erklärt sich bereit, die Bahnlinie Basel—Landesgrenze bei St Ludwig gemäss Projectvorlage vom 22. September 1896 (Kostenvoranschlag für die Baukosten 3,007.000 Frcs. und für die Expropriation 1,470.000 Frcs.) auf ihre eigene Rechnung auszuführen.

Die genannte Projectbeilage (Situationsplan 1 : 1000, Längenprofil 1 : $\frac{2000}{200}$), der Voranschlag und die Baubeschreibung bilden integrirende Bestandtheile dieses Uebereinkommens.

Für diese Pläne bleibt die Genehmigung der Bundesbehörden vorbehalten.

Die Schweizerische Centralbahn verpflichtet sich ferner zur Errichtung einer Güterstation zu St. Johann mindestens im Umfange des beiliegenden Projectplanes auf ihre eigene Rechnung mit einem Kostenaufwande von 1,314.000 Frcs.

Für diesen Plan wird ebenfalls die Genehmigung des Schweizerischen Eisenbahndepartements, sowie mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene schweizerische und deutsche Zollabfertigung diejenige der schweizerischen und deutschen Zollbehörden vorbehalten.

Sofern die Verkehrsverhältnisse später eine Erweiterung nothwendig machen, so fallen die bezüglichen Kosten zu Lasten der Schweizerischen Centralbahn. Ueber die Nothwendigkeit und die Ausdehnung der Erweiterung entscheiden die Bundesbehörden.

Der Canton Basel Stadt erklärt sich mit den erwähnten Plänen und Bedingungen einverstanden und verpflichtet sich, zu den Kosten der Ausführung einen einmaligen Beitrag zu leisten:

1. durch Uebernahme von 55 pCt. der sämmtlichen Kosten des Grunderwerbes für die Umführungslinie (Voranschlagssumme 1,470.000 Frcs.);
2. durch Uebernahme von 55 pCt. der Baukosten im Voranschlagsbetrage von 3,007.000 Frcs.; sollten die effectiven Baukosten weniger betragen als der Voranschlag, so ermässigt sich auch der Beitrag des Cantons in entsprechendem Masse; betragen sie dagegen mehr, so fällt der Mehrbetrag ganz zu Lasten der Schweizerischen Centralbahn;
3. durch Bezahlung einer Summe von 100.000 Frcs. an die Kosten der Güterstation.

Sofort nach Eröffnung der neuen Bahnlinie geht das freiwerdende Areal der gegenwärtigen Linie vom Birsigviaduct bis zur Mittleren Strasse sammt dem Birsigviaduct selbst und den der Centralbahn gehörenden Landparcellen neben der Bahn unentgeltlich in das Eigenthum des Cantons Basel Stadt über.

Für das Terrain zu der 18 m breiten Verbindungsstrasse zwischen dem Birsigviaducte und der Margarethenstrasse und Centralbahnstrasse, welches die Centralbahn-Gesellschaft an den Staat abzutreten haben wird, leistet der Canton in gleicher Weise Entschädigung wie bei der Anlage sonstiger Strassen.

Die Zahlung der Beiträge Seitens des Cantons erfolgt successive in runden Beträgen nach Massgabe der für den Grunderwerb und für die Baukosten von der Bahnverwaltung gemachten Ausgaben auf approximative Rechnungsstellung hin (unter Vorbehalt genauer Abrechnung nach Vollendung des Grunderwerbes, beziehungsweise der Bauarbeiten).

Bulgarien. (Betriebslängen, rollendes Material und finanzielle Ergebnisse der Eisenbahnen in 1896.) Dem officiellen Ausweise des bulgarischen Communicationsministeriums zufolge waren mit Ende 1896 551 km Eisenbahnen im Betriebe. In Verwendung standen 40 Locomotiven sammt Tendern und 1262 Wagen verschiedener Gattungen und Typen. Der Zugsverkehr betrug 940.028 Fahrkilometer (um 130.556 km mehr als im Betriebsjahre 1895), und zwar verkehrten 9335 Züge (um 2016 mehr als im Vorjahre). Die Einnahmen betrugen insgesammt 4,503.614 Frcs., die Ausgaben 4,051.798 Frcs., der Reingewinn 451.816 Frcs. Der Frachtenverkehr participirte an den Brutto-Einahmen mit 2,983.109 Frcs. = 65·13 pCt., der Eilgutverkehr mit 67.265 Frcs. = 1·34 pCt., der Personenverkehr mit 1,466.725 Frcs. = 1·55 pCt. und der Reisegepäcksverkehr mit 70.740 Frcs. Nach dem Ergebnisse des Reingewinnes per 451.265 Frcs. ergibt sich dem Anlagecapitale per 93,000.000 Frcs. gegenüber eine 0·48percentige Verzinsung. Die von der Sobranje in Aussicht genommene Ergänzung des bulgarischen Betriebsnetzes umfasst folgende, theilweise noch im Stadium der technischen Vorarbeiten begriffenen Linien:

1. die von Slivenaas aus projectirte Balkan-Transversalbahn;
2. die Verbindungslinie zwischen Sistova und dem nördlichen Landesgebiete Bulgariens;
3. die Verbindung von Silistria mit der Linie Rustschuk—Varna;
4. die Verbindung zwischen Dobritsch und Silistria;
5. die Verbindung der schon vorher projectirten Linie Mezdra—Lompalanka mit Berkowitza;
6. die Verbindung zwischen Gebetje, Devnia und Varna;

7. eine von der vorbenannten Linie bis Tutrak führende Flügelbahn;

8. die Herstellung kürzester Verbindungslinien zwischen: a) Tutrak, b) Samakow, c) Nikopolt und d) zwischen Archova und dem Hauptnetze.

England. (Einführung des elektrischen Betriebes auf den derzeit mit Dampfkraft betriebenen Untergrundstrecken der Londoner Metropolitan-Railway.) Die von der Regierung eingesetzte permanente Ueberwachungscommission des Eisenbahnbetriebes (Board of Trade) hat sich einstimmig für die Einführung des elektrischen Betriebes auf sämmtlichen Linien der Londoner Untergrundbahn „The Metroplitan Railway" ausgesprochen. Die Veranlassung hiezu gab speciell die Mehrung der Klagen über die mangelhafte Ventilation im Bereiche der Untergrundstrecken, gegen welchen Uebelstand auch die hauptstädtische Sanitätscommission Einsprache erhebt. Da nun beim Dampfbetrieb eine constante Rauchentwicklung im Bereiche langer Untergrundstrecken einerseits unvermeidbar ist, andererseits diesem Uebelstande nur durch Anlage einer grossen Anzahl kostspieliger Luftschächte oder mit Motoren betriebener Ventilatoren, deren Aufstellung theils localen Schwierigkeiten begegnet, theils die Bahnunternehmungen mit unverhältnissmässig bedeutenden Anschaffungs- und Regiekosten belasten würde, abgeholfen werden könnte, hat der Board of Trade die Einführung des elektrischen Betriebes beantragt. Nachdem durch dessen Einführung der gegenwärtige Ober- und Unterbau nicht tangirt würde und selbst die Mehrzahl der vorhandenen Waggons als Beiwagen zu den Motorwagen benützt werden könnte, stellen sich die Anlagekosten des elektrischen Betriebes geringer als jene der vorangeführten In- und Umbauten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay in Triest.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 18. October 1897 nach 18tägiger Fahrt mit 34 Passagieren und 1383 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte aus Bombay 234.025 kg Baumwolle (hievon 203.500 kg für Venedig), 101.500 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 279.125 kg Ricinussamen (hievon 253.750 kg für Venedig), 11.418 kg Ginster, 14.720 kg Thee (hievon 14.400 kg für Batum), 6120 kg Hennafarbe, 163.009 kg Mirabolanen; aus Calcutta 66.600 kg Jute, 25.578 kg Ricinussamen für Venedig, 31.161 kg Häute (hievon 11.977 kg für Venedig); aus Kurrachee 162.400 kg Baumwolle (hievon 126.875 kg für Venedig), 30.246 kg Häute (hievon 19.183 kg für Venedig); aus Massauah 17.945 kg Perlmutter; aus Aden 8522 kg Häute (hievon 7000 kg für New-York), 20.655 kg Kaffee, 21.163 kg Perlmutter (hievon 4670 kg für New-York), 2180 kg Gummi; aus Suez 634 kg Sennes. 10.135 kg Perlmutter; aus Port Said 132.279 kg Kaffee, 18.244 kg Häute, 25.550 kg Thee. Der Gesammtwerth der eingelangten Waaren betrug 855.887 fl. ö. W.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einstellung der Personenfahrten zwischen Turn-Severin—Galatz.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden die Postschiffahrten auf der Donaustrecke Turn-Severin—Galatz mit letzter Thal- und Bergfahrt am 17. December für heuer geschlossen. Die Localfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova werden bis auf Weiteres fortgeführt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung des Schiffsverkehres im Bereiche der unteren Donau.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass in der Strecke Zimony (Semlin)—Belgrad—Ó-Moldava der Schiffsverkehr mit 20. December bis auf Weiteres eingestellt wurde.

Sachsen. (Schifferschulen.) Laut Bekanntmachung der Direction der sächsischen Schifferschulen vom 1. December wird während des Winters 1897—1898 in Schandau, Königstein, Wehlen, Pirna, Dresden, Meissen und Riesa an den daselbst unterhaltenen Schifferschulen wiederum wie in den Vorjahren Unterricht in den zur Ausübung des berufsmässigen Schiffergewerbes erforderlichen Lehrgegenständen ertheilt werden. An den Schulen zu Schandau, Dresden und Riesa sind wegen der daselbst regelmässig vorhandenen grösseren Schülerzahl je zwei Unterrichtsclassen gebildet. In die Unterclasse werden in der Regel diejenigen, welche die Schule das erstemal besuchen, in die Oberclasse nur diejenigen, die bereits entsprechend vorgeschritten sind, aufgenommen. Die betheiligten Schiffsmannschaften werden hievon in Kenntniss gesetzt und aufgefordert, die dargebotene Gelegenheit, sich in ihrem Berufe weiter auszubilden und sich auf die Steuermannsprüfung gehörig vorzubereiten, fleissig zu benützen. Die Anmeldung zur Theilnahme am Unterricht hat wie seither bei den Ortsvorständen der einzelnen Schulen zu erfolgen, und zwar in Schandau bei Herrn Stationsvorstand C. Hering, in Königstein bei Herrn Schiffseigner Wilhelm Hönel, in Wehlen bei Herrn Schiffseigner Adolf Höhne, in Pirna bei Herrn Schiffseigner Hermann Prasser, in Dresden bei Herrn Schiffseigner Gustav Ad. Schulze, Blumenstrasse 29, in Meissen bei Herrn Schiffseigner Kroegis und in Riesa bei Herrn Schiffseigner Ferdinand Hering. Bei der Anmeldung ist der Betrag von 3 Mark als Unterrichtsgeld zu entrichten. Der Tag des Unterrichtsbeginnes und die Zeit der Unterrichtsstunden wird für jede Schule von dem betreffenden Ortsvorstande noch besonders bekannt gemacht werden. Im Uebrigen wird auf das für die Schifferschulen bestehende Regulativ nebst Lehrplan hingewiesen.

Italien. (Herstellung eines regelmässigen Schiffscourses in der Relation Genua—Vereinigte Staaten von Amerika.) Die englische Rhedereifirma „Prince Line" in Newcastle-on-Tyne, welche bereits von Genua aus einen regelmässigen Dampferverkehr mit den Antillen, Venezuela und Mexiko unterhält, hat im Einvernehmen mit der italienischen Regierung eine neue regelmässige Verbindung zwischen Genua und den Vereinigten Staaten Amerikas mit Berührung Neapels, New-Yorks und Bostons inaugurirt und hiezu vier neue erstclassige Dampfer: „Trojan-Prince", „Spartan-Prince", „Afghan-Prince" und „Tartar-Prince" eingestellt. Der bereits aufgenommene Verkehr im Bereiche der neuen Linie wurde sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr eingerichtet.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 29. Februar 1896:

Bekes-Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 3. Jänner 1897).

Im Jahre 1897:

Petrosény-Livázény-Lupény, Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 1. Juli und ab 3. Jänner).

Am 23. Jänner 1897:

Bács-Bodrogher Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 1. Juli).

Somogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 1. Juli).

Budapest-Lajosmizser Vicinalbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 1. Juli).

Am 1. Juli:

Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau). 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Steinamanger-Pinkafeld. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 25. September:

Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Am 23. October:

Balaton-Szt. György—Somogy-Szobber Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Bekes-Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Ungthalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Am 1. December:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874 (Rückzahlung ab 1. Juni).

Südbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Mai). 3 pCt. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (Rückzahlung ab 3. Jänner), der Serie X (Rückzahlung ab 1. April), 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai).

Am 3. December:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 3. Jänner).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages zum Personentarif für die Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localbahn) gelangt der IV. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen (mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina), auf welchen der Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1896 keine Anwendung findet, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Fahrpreistabelle, die Preistabellen für die Beförderung des Reisegepäckes und der von Reisenden mitgeführten Hunde, den Kilometerzeiger der Localbahn Zell am See-Krimml, sowie Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 22. December 1897. [1051]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Frachtsätze für die Station Prag (St.B.) loco und transito.

Die im Tarife, Theil II, Heft 1, nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Station Prag (K.F.J.B.) trans., welche inzwischen die anderweitige Bezeichnung Prag St.B. erhalten hat, gelten fortan für die Station Prag St.B. loco und transito.

Demgemäss gelangt gleichzeitig die auf Seite 7 unter D. a. 2 des Tarifheftes 1 enthaltene Bestimmung für Prag I (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) transit zur Aufhebung.

Wien, am 22. December 1897. [1052]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbands-Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze.

Am 20. December 1897 traten im Ausnahmetarife A für Holz pp. zwischen den Stationen Szucsány der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn einerseits und Klotzsche der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits, sowie zwischen Homonna, Szolyva-Harsfalva und Vócsi der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einerseits und Czarnikau, Landsberg a. W. und Schneidemühl der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg andererseits directe Frachtsäte in Kraft, deren ziffermässige Höhe bis zur demnächstigen Ausgabe des betreffenden Tarifnachtrages bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Budapest, am 22. December 1897. [1053]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verschiedene Tariffragen.) Der preussische Landes-Eisenbahnrath hat in seiner am 10. und 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung, der letzten der laufenden Wahlperiode. über verschiedene besonders wichtige Angelegenheiten berathen. In Uebereinstimmung mit seinem Ausschuss hat er eine allgemeine Herabsetzung der Eisenerzfracht, als im öffentlichen Interesse liegend, befürwortet. Als Ausgleichung zur Erhaltung des Wettbewerbes der Hochofenindustrie in Lothringen, Luxemburg und an der Saar ist eine Ermässigung der Roheisenfracht für den Versand von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk und nach der Saar und eine weitere Ermässigung des Ausnahmetarifes für Giessereiroheisen empfohlen. Zugleich ist die Staatseisenbahn-Verwaltung ersucht worden, Ermittelungen darüber anzustellen, ob im Falle der Einführung der vorgedachten Frachtermässigung eine weitere Herabsetzung des sogenannten Nothstandstarifes für nassauische Erze oder sonstige tarifarische Massnahmen für andere Bezirke erforderlich seien.

Der Landes-Eisenbahnrath hat ferner einen Ausnahmetarif für Blei in Blöcken, für Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und für Holz aus Russland nach den ostpreussischen Hafenplätzen zur Ausfuhr nach überseeischen ausserdeutschen Ländern befürwortet. In der Frage der Herabsetzung der Frachten für Thomasphosphatmehl auf die Sätze des Kalitarifes ist ein Beschluss noch nicht gefasst. Es wurden weitere Ermittelungen insbesondere über die Einwirkung derartiger Ermässigungen auf die Superphosphatindustrie, für erforderlich erachtet und die Angelegenheit an den Ausschuss zurückverwiesen. Ebenso hat der Landes-Eisenbahnrath sich dafür ausgesprochen, dass über die Frage, ob nicht eine Ermässigung der Fracht für denaturirten oder zur Denaturirung bestimmten Branntwein angängig und aus wirthschaftlichen Gründen zu empfehlen sei, noch weitere Erhebungen angestellt würden. In den übrigen von der ständigen Tarifcommission vorberathenen Angelegenheiten ist der Landes-Eisenbahnrath im wesentlichen den Beschlüssen dieser Körperschaft beigetreten. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutsche Eisenbahnen. (Erweiterung des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation vom 1. Mai 1897.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 ab wurde die Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif für ihren Binnen-, jedoch nicht für den directen Verkehr einbezogen. In den Abschnitt III B wird dieselbe, sowie die Neustadt-Gogoliner Bahn, welche dem Ausnahmetarif am 1. September 1897 beigetreten ist, aufgenommen.

Die Frachtberechnung im Binnenverkehr der Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn erfolgt auf Grund der wirklichen Entfernungen (ohne Zuschläge).

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif III (Berlin-Stettin). (Nachtrag 6.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 gelangt zum Gruppentarif III (Berlin - Stettin) ein Nachtrag 6 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes Entfernungen und Frachtsätze für die Station Altwieck des Directiensbezirkes Stettin. Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Getreideausfuhrtarif Sachsen — Schweiz und Westösterreich. (Einbeziehung der Station Ronneburg.) Am 1. December wurde die Station Ronneburg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau, Kufstein und Salzburg transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Westösterreich vom 1. Jänner 1897 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen.

Von Ronneburg nach Lindau transit 1.80 Mk. für 100 kg.
„ „ „ Kufstein „ 1.49 „ „ „ „
„ „ „ Salzburg „ 1.63 „ „ „ „

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Die Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatsbahnen hat folgendes verlautbart:

Mit den Ausschreiben im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatsbahnen sub

Nr. 43.198/19.985 III, Nr. 18 vom 30. April 1896
Nr. 56.560/27.412 III, Nr. 24 vom 9. Juni 1896
Nr. 63.983/31.713 III, Nr. 27 vom 30. Juni 1896
Nr. 68.955/33.902 III, Nr. 29 vom 14. Juli 1896
Nr. 80.316/39.904 III, Nr. 34 vom 18. August 1896
Nr. 90.775/45.402 III, Nr. 39 vom 15. September 1896
Nr. 112.633/57.110 III, Nr. 48 vom 17. November 1896
Nr. 21.431 III, Nr. 13 vom 31. März 1897
Nr. 35.883 III, Nr. 23 vom 8. Juni 1897 und
Nr. 44.809 III, Nr. 24 vom 16. Juni 1897

sind bei Eröffnung neuer Localbahnen oder Localbahnstationen Transitfrachtsätze für den Güterverkehr mit den bayerischen Privatbahnen, sowie mit sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen eingeführt worden.

Durch diese Transitfrachtsätze soll vermieden werden, dass bei der in Ermanglung directer Tarife nothwendigen Umkartirung die vollen Frachtsätze der Hauptbahn und der Localbahn zur Berechnung kommen; es sollen also diesem Verkehre gleich anfangs die Vortheile zugewendet werden, die mit der Einführung directer Frachtsätze verbunden sind.

Mit der Aufnahme einer Localbahnstation in directe Gütertarife treten die Transitfrachtsätze für die betreffenden Relationen sofort ausser Wirksamkeit.

Die Transitfrachtsätze sind demnach aufgehoben:

1. für den Verkehr mit den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München durch die Aufnahme der Localbahnstationen in den Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der genannten Gesellschaft andererseits;
2. für den Verkehr mit den ausserbayerischen deutschen Eisenbahnen, sobald die Aufnahme der Localbahnstationen in den bayerischen Vicinal- und Localbahnschnittarif erfolgt ist;
3. für den Verkehr mit den ausserdeutschen Eisenbahnen, soweit die Localbahnstationen in directe Gütertarife mit solchen Bahnen einbezogen sind.

Für den Verkehr zwischen den Localbahnstationen und den bayerischen Privatbahnen:

Schaftlach—Gmund,
Deggendorf—Metten,
Gotteszell—Viechtach,
Röthenbach b. L.—Weiler,
Kötzting—Lam,
Türkheim—Wörishofen und
Bad Aibling-Feilenbach

sind die Transitfrachtsätze künftig nicht mehr anzuwenden; die Abfertigung hat vielmehr von und nach den Uebergangsstationen Schaftlach, Deggendorf, Gotteszell, Röthenbach b. L., Kötzting, Türkheim und Bad Aibling nach den für den inneren bayerischen Verkehr bestehenden Frachtsätzen zu erfolgen.

Soweit nach Vorstehendem eine Anwendung der Transitfrachtsätze für die einzelnen Localbahnen überhaupt nicht mehr in Betracht kommt, wird deren ausdrückliche Aufhebung demnächst erfolgen.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag 2.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1897 gelangt der Nachtrag 2 zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderung der Unterschriften unter dem Vorwort des Tarifes.
II. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
III. Aenderung von Stationsnamen.
IV. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
V. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 2, 4, 4 b 4 c und 7.
VI. Berichtigungen des Tarifes.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Tarifergänzung.) Die im Nachtrag XI und folgende zum Tarifhefte 2 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die directe Beförderung von Gütern zwischen der Verkehrsstelle Zwötzen der Sächsischen Staatseisenbahnen einer- und bayerischen Stationen andererseits gelten vom 1. December dieses Jahres an auch für die Verkehrsstelle Zwötzen der Preussischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppe I, II/V.) (Nachtrag 8.) Am 1. December 1897 trat für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Hohenmölsen, Kühnhausen, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberweimar, Rippach-Poserna, Schkölen-Räpitz, Webau, Werschen, Witterda und Zwötzen des Directionsbezirkes Erfurt, Blankenheim, Rehbrücke, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig des Directionsbezirkes Halle, Domslaff des Directionsbezirkes Danzig, Brockau, Eisersdorf, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck in Schlesien, Seitenberg a. d. Biele, Ullersdorf a. d. Biele, Warkotsch und Zedel des Directionsbezirkes Breslau, Kosel (Oderhafen) des Directionsbezirkes Kattowitz und Korsenz des Directionsbezirkes Posen. Die Entfernungen für die Station Oberweimar erhalten erst Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station, die für die Stationen Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rippach-Poserna—Lützen.

Ferner enthält der Nachtrag abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ballstädt b. Gotha, Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Gräfentonna, Grossenbehringen, Grossengottern, Herbsleben, Langensalza, Mühlhausen (Thür.) Preuss. Staatsb., Seebach b. Gotha, Tennstedt und Wangenheim des Directionsbezirkes Erfurt, Gross-Köris des Directionsbezirkes Halle und Gross-Weissand, Niemberg und Stumsdorf des Directionsbezirkes Magdeburg.

In den Ausnahmetarif 6 A für Brennstoffe werden als Versandstationen für Braunkohlen u. s. w. aufgenommen die Stationen Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Sandersdorf, Webau und Werschen.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen eintreten.

Sämmtliche im Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen treten, sofern sie nicht bereits früher veröffentlicht und eingeführt sind, erst mit dem 15. Jänner 1898 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2856	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können	Wörgl	Ebenfurth Grammat-Neusiedl Klein-Neusiedl Ober-Eggendorf Pitten	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	Heller 136 158 152 148 162 inclus. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2857	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	St. Johann in Tirol	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	58 Heller	40 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
2858	Südbahn-Gesellschaft		Ochsen, lebende, in ganzen Wagenladungen bei frachtgutmässiger Beförderung	Nagy-Gorica Sziszek Zágráb (S.B.)	Triest (S.B.)	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV a des Localtarifes der Südbahn	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Heller 497 545 463 per 1 m² Ladefläche incl. Mgb. und ung. Transportsteuer	395 470 367	102 75 96	Im Kartirungswege		
2859	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn	der Güterclasse A I	Michelob und vice versa	a) Triest, b) Fiume	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I und des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif, beziehungsweise Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 477 a) 677 b) 547 b) 703 Heller incl. Mgb., bezw. auch ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
2860	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Briquettes und Boulettes	Wien K.F.N.B. transit	Wr.-Neustadt und Wöllersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Schneebergbahn bestimmt und an ein Heizhaus dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Verschieden	306 Heller per Tonne	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Das Zugeständniss erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2861	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen, Haide, Haidekorn, Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den nebenbezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn **von den Mitgliedern des Kärntner Mühlenverbandes** zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat

Frachtsatz per 100 kg — Heller inclusive Mgb. und ungarischer Steuer — nach

Von	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	197	217	222	235	241	254	264	269	278	288	293
Promontor	197	217	222	230	235	249	259	269	278	283	288
Tétény	191	211	216	225	230	245	254	264	273	278	288
Tárnok	186	206	211	221	230	240	249	259	269	278	283
Martonvásár	181	201	206	216	225	235	249	253	263	272	277
Nyék	175	195	200	210	220	229	244	218	258	268	272
Velencze	175	190	200	210	216	229	239	248	258	263	268
Dinyés	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	263
Székesfehérvár	164	185	190	200	205	220	229	239	248	253	258
Moha	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	268
Bodaik	175	195	200	210	216	229	239	248	258	263	272
Moór	175	196	206	216	221	235	245	253	263	269	272
Kis-Bér	186	206	211	225	230	245	254	264	269	278	283
Nagy-Igmand	197	217	221	230	241	249	264	269	278	288	293
Komárom	207	226	231	241	250	260	270	279	289	298	303
Szabad-Bathyán	159	180	185	195	200	215	223	233	244	248	252
Polgárdi	152	173	179	189	199	209	219	228	238	247	252
Lepsény	147	168	173	184	194	204	214	223	233	243	247
Siófok	137	158	163	173	184	194	204	213	222	232	237
Szántod	130	146	157	167	172	188	198	208	218	222	227
Szemes	120	141	151	162	167	183	193	203	213	218	222
Boglár	—	136	141	157	162	178	188	198	203	213	218
Fonyód-Fürdötelep	—	136	141	151	157	171	182	192	202	208	214
Máriatelep	—	129	135	145	156	166	177	187	196	207	212
Balaton-Szt. György	—	119	124	140	145	161	171	177	187	197	202
Komárváros	—	—	—	128	134	149	160	165	176	186	191
Nagy-Kanizsa	—	97	102	118	123	139	149	155	165	176	180
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	127	138	148	—	169	175
Kotor-Alsó-Domború	—	91	—	—	—	127	138	148	—	164	169
Csáktornya	—	79	84	90	95	111	121	132	137	147	153
Legrád	86	97	102	—	—	134	144	155	165	170	180
Zákány *)	—	97	102	118	123	139	149	160	165	176	180
Góla	91	—	—	—	—	144	155	165	170	181	186
Berzencze	92	—	—	128	134	144	160	165	176	186	191
Vizvár	93	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197
Babócsa	103	124	129	140	145	161	171	182	192	197	202
Barcs	108	129	135	145	156	166	177	187	197	207	212
Gelse	—	—	—	—	—	144	160	165	176	186	191
Szt. Mihály-Pacsa	—	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197
Zala-Szt. Iván	108	124	135	145	150	166	177	187	197	202	207
Molnári	—	141	151	162	167	183	193	203	213	218	222
Sziszek	134	155	160	170	176	191	201	211	220	225	235

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Heller inclusive Mgb. und ungarischer Steuer — nach

Von	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276
Promontor	174	196	202	216	[illegible]	228	240	246	264	264	270
Tétény	168	190	196	206	212	222	234	210	258	258	264
Tárnok	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260
Martonvásár	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256
Nyék	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250
Velencze	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248
Dinyés	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Székesfehérvár	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240
Moha	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Bodaik	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247
Moór	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Kis-Bér	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Nagy-Igmand	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Szabad-Bathyán	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234
Polgárdi	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230
Lepsény	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224
Siófok	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216
Szántod	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208
Szemes	110	133	138	152	157	159	173	179	194	197	199
Boglár	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196
Fonyód-Fürdötelep	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190
Máriatelep	—	120	125	141	148	148	157	164	181	182	187
Balaton-Szt. György	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182
Komárváros	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172
Nagy-Kanizsa	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	119	130	135	145	151
Legrád	82	91	100	—	—	122	134	140	160	160	166
Zákány *)	—	91	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Góla	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172
Berzencze	88	—	—	126	132	132	141	152	170	170	176
Vizvár	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Babócsa	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Barcs	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180
Gelse	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172
Szt. Mihály-Pacsa	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178
Zala-Szt. Iván	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188
Molnári	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204
Sziszek	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204

Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg — Heller — nach

Von	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	21	19	18	17	17	22	20	19	8	18	17
Promontor	23	21	20	14	13	21	19	23	14	19	18
Tétény	23	21	20	19	18	23	20	24	15	20	24
Tárnok	24	22	21	19	22	22	19	23	15	24	23
Martonvásár	25	23	22	20	23	21	23	21	13	22	21
Nyék	27	25	24	22	26	21	24	22	14	24	22
Velencze	29	22	26	24	24	27	25	22	16	21	20
Dinyés	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	21
Székesfehérvár	28	27	26	18	17	22	19	23	14	19	18
Moha	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	26
Bodaik	32	30	29	22	22	24	22	25	17	22	25
Moór	32	31	35	27	26	30	28	30	22	28	25
Kis-Bér	43	41	40	36	35	40	37	41	28	37	36
Nagy-Igmand	54	52	50	41	46	44	47	46	57	47	46
Komárom	64	61	60	52	55	55	53	56	48	57	56
Szabad-Bathyán	27	26	25	23	22	23	19	23	16	20	18
Polgárdi	24	23	23	21	25	21	19	22	14	23	22
Lepsény	21	20	19	18	22	22	20	23	15	25	23
Siófok	21	20	19	15	20	20	18	21	12	22	21
Szántod	14	8	13	9	8	22	20	24	16	20	19
Szemes	10	8	13	10	10	24	20	24	19	21	23
Boglár	—	5	10	9	8	24	22	26	13	23	22
Fonyód-Fürdötelep	—	12	13	6	5	19	21	24	18	23	24
Máriatelep	—	9	10	4	8	18	20	23	15	25	25
Balaton-Szt. György	—	4	9	10	9	21	19	19	11	21	20
Komárváros	—	—	—	2	2	21	20	19	10	20	19
Nagy-Kanizsa	—	3	2	4	3	17	15	13	5	16	14
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	5	4	8	—	9	9
Kotor-Alsó-Domború	—	5	—	—	—	5	4	8	—	4	3
Csáktornya	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Legrád	4	3	2	—	—	12	10	15	5	10	14
Zákány *)	—	3	2	4	3	17	15	18	5	16	14
Góla	5	—	—	—	—	16	15	17	4	15	14
Berzencze	4	—	—	2	2	12	16	13	6	16	15
Vizvár	5	4	8	5	4	16	14	21	13	18	17
Babócsa	15	14	13	10	9	21	19	26	18	23	22
Barcs	20	19	19	17	22	26	25	29	23	33	32
Gelse	—	—	—	—	—	16	20	19	10	20	19
Szt. Mihály-Pacsa	—	4	12	11	10	20	18	21	15	20	19
Zala-Szt. Iván	11	10	17	21	20	20	22	23	15	20	19
Molnári	—	13	17	22	21	21	22	23	15	20	18
Sziszek	22	21	20	18	18	27	25	29	22	27	31

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 3 des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1898, sub Pos. 18 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der königlich Ungarischen Staatsbahnen nach Klagenfurt, Paternion-Feistritz, Spittal a. D. und Villach zur Abfertigung gelangen.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2862	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den nachstehend bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

* Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von jenen **Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse,** welche in den betreffenden Bezugsstationen industrielle Etablissements besitzen und das bezogene Getreide der Vermahlung, bezw. Verarbeitung zuführen, **zusammen** das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch die gedachte Frucht- und Mehlbörse zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg						Zugestandener Frachtsatz						Nachlass vom bestehenden Frachtsatze					
	per 100 kg																	
	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Steuer												Heller					
	nach																	
	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	190	212	—	—	—	—	184	184	—	—	—	—	6	28	—	—	—	—
Promontor	200	207	—	—	—	—	180	180	—	—	—	—	20	27	—	—	—	—
Tétény	206	201	216	211	211	206	174	174	174	174	174	174	32	27	42	37	37	32
Tárnok	201	196	211	211	206	201	169	169	169	169	169	169	32	27	42	42	37	32
Martonvásár	196	196	206	206	201	196	163	163	163	163	163	163	33	33	43	43	38	33
Nyék	190	185	200	200	195	190	156	156	156	156	156	156	34	29	44	44	39	34
Velencze	185	185	200	195	190	190	154	154	154	154	154	154	31	31	46	41	36	36
Dinyés	180	180	195	190	190	185	147	147	147	147	147	147	33	33	48	43	43	38
Székesfehérvár	174	174	—	172	185	180	140	140	—	140	140	140	34	34	—	32	45	40
Moha	185	180	195	190	190	185	147	147	147	147	147	147	38	33	48	43	43	38
Bodaik	190	185	200	195	195	190	147	147	147	147	147	147	43	38	53	48	48	43
Moór	191	191	206	201	196	196	147	147	147	147	147	147	44	44	59	54	49	49
Kis-Bér	201	201	216	211	206	206	147	147	147	147	147	147	54	54	69	64	59	59
Nagy-Igmánd	212	207	222	222	217	212	147	147	147	147	147	147	65	60	75	74	70	65
Komárom	222	217	—	226	226	222	147	147	—	147	147	147	75	70	—	79	79	75
Szabad-Batthyan	169	169	185	180	180	174	140	140	140	140	140	140	29	29	45	40	40	34
Polgárdi	168	163	179	179	173	168	140	140	140	140	140	140	28	23	39	39	33	28
Lepsény	163	158	173	168	168	163	140	140	140	140	140	140	23	18	33	28	28	23
Sió-Fok	152	147	163	163	158	152	130	130	138	138	138	138	22	17	25	25	20	14
Szántód	141	141	157	151	146	146	130	130	134	134	134	134	11	11	23	17	12	12
Szemes	136	136	151	146	141	141	125	125	128	128	127	127	11	11	23	18	14	14
Boglár	130	130	146	141	136	136	122	122	124	124	124	124	8	8	22	17	12	12
Fonyód-Fürtötelep	125	125	141	136	136	130	117	117	119	119	119	119	8	8	22	17	17	11
Máriatelep	124	119	135	135	129	124	113	113	116	116	116	116	11	6	19	19	13	8
Balaton-Szt. György	114	114	124	124	119	119	110	110	112	112	112	112	4	4	12	12	7	7
Komárváros	102	102	113	113	107	107	94	94	99	99	99	99	8	8	14	14	8	8
Nagy-Kanizsa	92	92	102	102	97	97	88	88	90	90	90	90	4	4	12	12	7	7
Mura-Keresztur	91	91	96	96	91	91	88	88	90	90	90	90	3	3	6	6	1	1
Csaktornya	74	74	89	84	79	79	72	72	87	82	77	77	2	2	2	2	2	2
Legrád	92	92	102	97	97	92	88	88	90	90	90	90	4	4	12	7	7	2
Zákány *)	92	92	107	102	97	97	88	88	90	90	90	90	4	4	17	12	7	7
Góla	97	97	113	107	—	—	88	88	106	106	—	—	9	9	7	1	—	—
Berzencze	102	102	113	113	—	—	92	92	110	110	—	—	10	10	3	3	—	—
Vizvár	108	108	124	119	114	114	100	100	112	112	112	112	8	8	12	7	2	2
Babócsa	119	114	129	124	124	119	100	100	112	112	112	112	19	14	17	12	12	7
Barcs	124	119	135	135	129	124	100	100	112	112	112	112	24	19	23	23	17	12
Gelse	102	97	113	113	—	—	94	94	110	110	—	—	8	3	3	3	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	108	108	124	119	114	114	94	94	112	112	112	112	14	14	12	7	2	2
Zala-Szt. Iván	119	119	—	129	124	124	94	94	116**)	116	116	116	25	25	—	13	8	8
Györvár	130	130	—	—	—	—	114	114	—	—	—	—	16	16	—	—	—	—
Molnári	136	136	—	146	141	141	114	114	—	114	114	114	22	22	—	32	27	27
Szombathely	147	147	—	98	110	110	88	88	—	88	88	88	59	59	—	10	22	22
Acsád	139	139	117	149	155	155	109	109	109	109	109	109	30	30	8	40	46	46
Bükk	147	147	125	144	149	149	117	117	117**)	117	117	117	30	30	8	27	32	32
Lövö	142	149	—	139	139	144	117	117	117**)	117	117	117	25	32	—	22	22	27
Nagy-Czenk	138	138	—	127	133	138	116	116	116	116	116	116	22	22	—	11	17	22
Sopron	133	133	117	122	127	127	123	123	109	109	109	109	10	10	8	13	18	18
Agfalva	127	133	117	122	122	127	121	121	107	107	107	107	6	12	10	15	15	20
Lepesfálva-Somfalva	127	127	117	117	122	127	120	120	106	106	106	106	7	7	11	11	16	21
Marcs-Nadasd	126	126	111	117	117	121	117	117	103	103	103	103	9	9	8	14	14	18
Nagy-Marton	121	126	111	111	117	121	116	116	102	102	102	102	5	10	9	9	15	19
Retfalu-Siklos	121	121	111	111	116	116	114	114	100	100	100	100	7	7	11	11	16	16
Savanyukút	116	121	105	111	111	116	112	112	98	98	98	98	4	9	7	13	13	18
Lajta-Szt. Miklós	116	121	105	105	111	116	110	110	96	96	96	96	6	11	9	9	15	20
Sziszek	149	144	—	155	155	149	132	132	—	134	134	134	17	12	—	21	21	15

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Tarife, Theil II, Heft 3 des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1898, sub Pos. 18 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Wildon, Graz S.B., Puntigam, Kalsdorf und Werndorf zur Abfertigung gelangen.

**) Auch für Graz k.k.St.B. giltig.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Post. laufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
28[illegible]	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Hafer, Mais und Gerste	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch die während der Begünstigungsdauer ab Sziszek nach Cilli zum normalen Tarife expedirten Sendungen einbezogen

Von	Frachtsatz per 100 kg				Zugestandener Frachtsatz				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
	per 100 kg											
	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Steuer								Heller			
	nach											
	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Budapest S.B.	264	254	249	212	246	234	234	192	18	20	15	20
Promontor	264	254	249	212	242	230	230	188	22	24	19	21
Tétény	259	249	245	206	236	224	224	182	23	25	21	24
Tarnok	254	245	240	201	230	218	218	180	24	27	22	21
Martonvásár	249	240	234	196	224	212	212	174	25	28	22	22
Nyék	244	234	229	190	214	202	202	168	30	32	27	22
Velencze	244	234	229	190	214	202	202	168	30	32	27	22
Dinyés	239	229	224	185	202	190	190	162	37	39	34	23
Székesfehérvár	234	221	220	180	202	190	190	158	32	34	30	22
Moha	239	229	224	185	202	190	190	162	37	39	34	23
Bodaik	244	234	229	190	209	197	197	165	35	37	32	25
Moór	249	235	225	196	209	197	197	165	40	38	38	31
Kis-Bér	259	245	245	201	209	197	197	165	50	48	48	36
Nagy-Igmand	264	254	249	212	209	197	197	165	55	57	52	47
Komárom	274	265	260	222	209	197	197	165	65	68	63	57
Szabad-Bathyán	229	220	215	174	200	188	188	152	29	32	27	22
Polgardi	223	214	209	168	200	188	188	148	23	26	21	20
Lepsény	219	209	204	163	198	186	186	142	21	23	18	21
Siófok	209	199	194	152	188	176	176	134	21	25	18	18
Szántód	203	193	188	146	178	166	166	128	25	27	22	18
Szemes	198	183	183	141	172	161	161	123	26	22	22	18
Boglár	193	178	178	136	170	158	158	116	23	20	20	20
Fonyód-Fürdötelep	188	178	171	130	164	153	152	114	24	25	19	16
Máriatelep	182	171	166	124	160	150	146	111	22	21	20	13
Balaton-Szt. György	171	161	155	—	150	138	138	—	21	23	17	—
Kommavaros	160	149	141	—	142	130	130	—	18	19	11	—
Nagy-Kanizsa	149	139	134	—	134	122	122	—	15	17	12	—
Mura-Keresztúr	143	133	127	—	134	122	122	—	9	11	5	—
Kotor-Alsó-Domború	143	127	127	—	134	122	122	—	9	5	5	—
Csáktornya	126	111	111	—	124	109	109	—	2	2	2	—
Legrád	149	139	134	—	134	122	122	—	15	17	12	—
Zákány*)	149	139	139	—	134	122	122	—	15	17	17	—
Góla	155	144	141	—	142	130	130	—	13	14	11	—
Berzencze	160	149	141	—	146	134	134	—	14	15	10	—
Vizvár	171	161	156	111	154	142	142	110	17	19	14	1
Babócsa	177	166	161	119	154	142	142	110	23	24	19	9
Barcs	182	171	166	121	154	142	142	110	28	29	21	11
Gelse	160	149	141	—	142	130	130	—	18	19	11	—
Szt. Mihály-Pacsa	171	156	156	—	146	134	134	—	25	22	22	—
Zala-Szt. Iván	182	171	166	124	152	140	140	122	30	31	26	2
Molnári	198	183	183	141	170	158	158	122	28	25	25	19
Szombathely	209	194	194	152	188	176	176	134	21	18	18	18
Acsád	214	201	199	158	192	180	180	138	22	21	19	20
Sziszek	123	113	107		118	106	106	—	5	7	1	

*) Auch giltig rücksichtlich des Durchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft 3 des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1898, sub Pos. 18 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Laibach S.B. zur Abfertigung gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2864	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		
	Heller inclus. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer						Heller		
	nach								
	Leoben	Bruck a. M.	Pernegg	Leoben loco und transit**)	Bruck a. M.	Pernegg	Leoben	Bruck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	245	—	—	190	—	—	55
Promontor	—	—	238	—	—	190	—	—	48
Tétény	249	240	235	198	190	190	51	50	45
Tárnok	215	235	230	198	190	190	17	45	40
Martonvásár	240	235	230	197	190	190	43	45	40
Nyék	231	229	224	190	190	190	41	39	34
Velencze	234	224	220	188	188	188	46	36	32
Dinyes	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Székesfehérvár	224	215	210	174	171	174	50	44	36
Moha	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Bodaik	234	224	220	181	181	181	53	43	39
Moór	240	230	225	181	181	181	59	49	44
Kis-Bér	249	240	235	181	181	181	68	59	54
Nagy-Igmand	254	249	245	181	181	181	73	68	64
Komarom	265	255	250	184	181	181	81	74	69
Szabad-Bathyán	220	210	205	194	186	186	26	24	19
Polgárdi	214	204	199	190	182	182	24	22	17
Lepsény	209	199	194	184	178	178	25	21	16
Siófok	199	189	184	174	168	168	25	21	16
Szántod	193	183	178	168	160	160	25	23	18
Szemes	188	178	172	163	155	154	25	23	18
Boglár	183	172	167	156	148	148	27	24	19
Fonyód-Fürdötelep	178	166	162	151	143	142	27	23	20
Máriatelep	171	161	161	148	140	139	23	21	22
Balaton-Szt. György	161	156	150	140	134	134	21	22	16
Komárváros	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Nagy-Kanizsa	139	131	128	122	111	114	17	20	14
Mura-Keresztúr	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Mura-Király	—	117	—		114	—	—	3	—
Kotor-Alsó-Domború	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Csáktornya	116	105	100	114	103	98	2	2	2
Legrád	139	128	123	122	114	114	17	14	9
Zákány*)	144	134	128	124	116	116	20	18	12
Góla	149	139	134	126	118	118	23	21	16
Berzencze	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Vizvár	161	150	145	136	130	130	25	20	15
Babócsa	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Barcs	171	166	161	144	138	138	27	28	23
Gelse	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Szt. Mihály-Pacsa	161	150	145	138	132	132	23	18	13
Zala-Szt. Iván	162	151	156	142	134	134	20	17	22
Molnári	145	135	140	128	120	120	17	15	20
Sziszek	196	186	181	172	164	164	24	22	17

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahn-Durchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft 3, des Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1898, sub Pos. 18 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Leoben, Bruck a. M. und Pernegg zur Abfertigung gelangen.

**) Nur giltig für solche Sendungen, welche nach Trofaiach, ferner nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco mit directen Frachtbriefen expedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2865	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den untenbezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg				Zugestandener Frachtsatz per 100 kg				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Steuer								Heller			
	nach											
	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld
Budapest S.B.	190	190	197	192	184	170	174	170	6	20	23	22
Promontor	197	187	192	192	180	168	172	168	17	19	20	24
Tétény	191	181	187	186	174	162	166	162	17	19	21	24
Tárnok	186	181	181	181	169	156	160	156	17	25	19	25
Martonvásár	186	175	181	175	163	150	154	150	23	25	27	25
Nyék	180	170	175	170	156	142	146	142	24	28	29	28
Velencze	175	165	170	165	154	140	144	140	21	25	26	25
Dinyes	169	159	164	164	147	130	134	130	22	29	30	34
Székesfehérvár	164	153	159	159	140	130	134	130	24	23	25	29
Moha	169	159	164	164	147	130	134	130	22	29	30	31
Bodaik	175	165	170	170	147	137	141	137	28	28	29	33
Moor	181	170	175	170	147	137	141	137	34	33	34	33
Kis-Bér	191	181	185	181	147	137	141	137	44	44	44	44
Nagy-Igmand	202	192	197	192	147	137	141	137	55	55	56	55
Komárom	207	197	202	202	147	137	141	137	60	60	61	65
Szabad Bathyan	159	148	153	153	110	126	130	126	19	22	23	27
Polgardi	152	147	148	147	140	122	126	122	12	25	22	25
Lepsény	147	142	142	142	140	120	124	120	7	22	18	22
Siófok	137	131	131	131	130	110	114	110	7	21	17	21
Szantod	—	120	124	125		110	114	110	—	10	10	15
Szemes	—	115	120	115		104	109	105	—	11	11	10
Boglár	120	—	—	—	111	—	—		6	—	—	—
Fonyód-Fürdötelep	115		—		109	—	—		6	—		—
Mariatelep	108	—		—	105	—	—	—	3		—	—
Nagy-Kanizsa	91	—	—	—	88		—	—	3		—	—
Zákány	91	—		—	88			—	3	—	—	—
Góla	93	86	91	86	88	80	84	80	5	6	7	6
Berzencze	—	92	92	92	—	82	86	82		10	6	10
Vizvár	—	93	93	93		82	86	82		11	7	11
Babócsa	103	93	98	98	100	82	86	82	3	11	12	16
Barcs	114	103	108	103	100	82	86	82	14	21	22	21
Szt. Mihály-Pacsa	98	93	—	93	94	91	—	91	4	2	—	2
Zala-Szt. Iván	108	98	103	98	94	91	95	91	14	7	8	7
Györvar	120	—	—	—	114	—			6			
Molnari	125	—	—		114	—			11			
Szombathely	—	126	131	126	—	88	92	88	—	38	39	38
Sziszek		123	128	118		106	110	106		17	18	12

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2866	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in umstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den in der umstehenden Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1 für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. September 1897, bezw. Localtarif	Siehe umstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma **) als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche von ungarischen Südbahnstationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden. **) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den Mitgliedern des **Tiroler Landes-Mühlenverbandes** zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg — Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer — nach																	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg							
	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Mühlbach	Bruneck	Lienz	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	332	321	—	—	—	—	—	—	—	—
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	332	317	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	332	338	350	356	360	350	312	—	—	—	—	—	—	—	—
Tarnok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	332	338	350	356	355	344	312	—	—	—	—	—	—	—	—
Martonvásár	350	—	—	—	—	—	—	—	330	330	332	338	350	356	354	340	306	348	—	—	—	—	—	—	—
Nyék	350	—	—	—	—	—	—	330	330	330	332	338	350	356	344	335	301	344	—	—	—	—	—	—	328
Velencze	350	—	—	—	—	-	330	330	330	330	332	338	350	356	344	335	296	342	—	—	—	—	—	328	326
Dinyés	350	—	—	—	330	330	330	330	330	330	332	338	350	356	340	330	292	336	—	—	—	328	326	322	320
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	332	338	350	356	335	324	287	—	—	—	—	—	—	—	—
Moha	349	—	-	—	329	329	329	329	329	329	331	337	349	355	340	330	292	336	—	—	—	328	326	322	320
Bodaik	349	—	—	—	—	—	—	329	329	329	331	337	349	355	344	335	296	344	—	—	—	—	—	—	328
Moór	349	—	—	—	—	—	—	—	329	329	331	337	349	355	349	340	302	346	—	—	—	—	—	—	—
Komárom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	358	370	376	—	—	327	—	—	—	—	—	—	—	—
Szabad-Batthyán	350	330	330	330	330	330	330	330	330	330	332	338	350	356	329	319	282	326	322	322	320	318	316	312	310
Polgárdi	350	330	330	330	330	330	330	330	330	330	331	337	349	355	324	315	276	326	322	322	320	318	316	312	310
Lepsény	350	330	330	330	330	330	330	330	330	330	326	332	344	350	319	310	271	318	314	314	312	310	308	304	302
Sió-Fok	350	330	330	330	330	330	330	328	328	323	316	322	334	340	309	299	261	310	306	306	304	302	300	296	294
Szantód	350	330	330	330	330	330	330	328	328	318	311	317	329	335	304	294	256	302	298	298	296	294	292	288	286
Szemes	376	366	371	366	362	357	347	342	333	314	309	328	352	366	299	290	251	299	297	297	295	293	290	286	283
Bóglar	341	321	321	321	321	321	321	321	321	309	301	307	319	325	294	280	246	294	290	290	288	286	284	280	278
Fonyód-Fürdötelep	339	319	319	319	319	319	319	319	319	303	295	301	313	319	289	279	241	291	290	290	285	283	280	278	275
Máriatelep	365	356	361	351	345	341	332	332	317	298	293	313	341	351	284	274	241	287	287	287	282	280	277	275	271
Balaton-Szt. György	327	307	307	307	307	307	307	307	307	293	286	292	304	310	279	265	231	286	282	282	280	278	276	272	270
Komárváros	310	290	290	290	290	290	290	290	290	283	275	281	293	299	268	254	220	286	282	282	280	278	276	272	270
Nagy-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	263	269	281	287	259	—	211	—	—	—	—	—	—	—	—
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	261	255	261	273	279	—	—	205	—	—	—	—	—	—	—	—
Zákány *)	302	—	—	282	282	282	282	282	282	272	266	272	284	290	259	—	211	286	—	—	280	278	276	272	270
Góla	310	290	290	290	290	290	290	290	290	278	270	276	288	294	264	—	216	286	282	282	280	278	276	272	270
Berzencze	317	297	297	297	297	297	297	297	297	278	270	276	288	294	268	254	220	286	282	282	280	278	276	272	270
Vizvár	327	307	307	307	307	307	307	307	307	289	280	286	298	304	273	265	226	286	282	282	280	278	276	272	270
Babócsa	334	314	314	314	314	314	314	311	311	293	286	292	304	310	279	269	231	286	282	282	280	278	276	272	270
Barcs loco	339	319	319	319	319	319	319	311	311	298	291	297	309	315	284	274	241	286	282	282	280	278	276	272	270
Gelse	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	263	269	281	287	268	254	220	—	—	—	—	—	—	—	—
Szt. Mihaly-Pacsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	269	281	287	273	265	226	—	—	—	—	—	—	—	—
Györvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	279	245	—	—	—	—	—	—	—	—
Molnári	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	290	251	—	—	—	—	—	—	—	—
Csáktornya	281	261	261	261	261	261	261	261	261	247	240	246	258	264	233	—	184	262	258	258	256	254	252	248	246
Sziszek	363	344	344	344	342	334	320	—	—	—	308	314	326	332	307	297	259	320	316	316	314	312	310	306	—

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund von den darin genannten Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Bozen-Gries, Hall, Innsbruck, Jenbach, Roveredo, Schwaz und Trient zur

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2867	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blei der Position B—21, Bleiabfälle der Position A—5, Bleiasche der Position B 22 } des Tarifes, Theil I	Klagenfurt	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B., „ -Freihafen k.k.St.B, „ -Stadt k.k.St.B., „ -St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen	**Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898**	Tarif vom 1. September 1892	140 Heller inclusive Manipulationsgebühr	122 Heller inclusive Manipulationsgebühr	18 Heller	Im Kartirungswege		

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer — nach Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Mühlbach	Bruneck	Lienz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg — Heller — nach Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Mühlbach	Bruneck	Lienz	Von
—	—	—	—	—	—	—	330	302	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19	Budapest S.B.
—	—	—	—	—	—	—	330	298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19	Promontor
—	—	328	334	346	352	324	320	294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	1	4	36	30	18	Tétény
—	328	324	330	342	348	320	316	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8	8	8	8	35	28	22	Tarnok
328	324	320	326	338	344	316	312	286	2	—	—	—	—	—	—	—	2	6	12	12	12	12	38	28	20	Martonvásár
324	320	316	322	334	340	312	308	280	6	—	—	—	—	—	—	2	6	10	16	16	16	16	32	27	21	Nyék
322	318	314	320	332	338	310	306	278	8	—	—	—	—	—	2	4	8	12	18	18	18	18	34	29	18	Velencze
316	312	308	314	326	332	304	300	271	14	—	—	—	2	4	8	10	14	18	21	21	24	24	36	30	18	Dinyés
—	308	304	310	322	328	300	296	269	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	28	28	28	28	35	28	18	Székesfehérvár
316	312	308	314	326	332	304	300	274	13	—	—	—	1	3	7	9	13	17	23	23	23	23	36	30	18	Moha
324	320	316	322	334	340	312	308	279	5	—	—	—	—	—	—	1	5	9	15	15	15	15	32	27	17	Bodaik
326	322	318	324	336	342	314	310	283	3	—	—	—	—	—	—	—	3	7	13	13	13	13	35	30	19	Moór
—	—	—	338	350	356	—	—	310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	20	—	—	17	Komárom
306	306	298	304	316	322	294	290	264	24	8	8	10	12	14	18	20	21	21	34	34	34	34	35	29	18	Szabad-Batthyán
306	302	298	304	316	322	294	290	260	24	8	8	10	12	14	18	20	24	28	33	33	33	33	30	25	16	Polgárdi
298	294	290	296	308	314	286	282	255	32	16	16	18	20	22	26	28	32	36	36	36	36	36	33	28	16	Lepsény
290	286	282	288	300	306	278	274	245	40	24	24	26	28	30	34	34	38	37	34	34	34	34	31	25	16	Sió Fok
282	278	274	280	292	298	270	266	238	48	32	32	34	36	38	42	12	46	40	37	37	37	37	34	28	18	Szantód
278	273	269	278	291	297	265	261	236	77	69	74	71	69	67	61	59	55	41	40	50	61	69	34	29	15	Szemes
274	270	266	272	284	290	262	258	228	47	31	31	33	35	37	41	43	47	39	35	35	35	35	32	22	18	Bóglar
271	265	261	267	284	287	257	253	222	48	29	29	34	36	39	41	44	48	38	34	34	29	32	32	26	19	Fonyód-Fürdötelep
268	263	259	265	281	284	254	252	218	78	69	74	69	65	64	57	61	49	35	34	48	60	67	30	22	23	Máriatelep
266	262	258	264	276	282	254	250	212	41	25	25	27	29	31	35	37	41	31	28	28	28	28	25	15	19	Balaton-Szt. György
266	262	258	264	276	282	254	250	202	24	8	8	10	12	14	18	20	24	21	17	17	17	17	14	4	18	Komárváros
—	—	258	264	276	282	254	—	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	5	—	19	Nagy-Kanizsa
—	258	254	260	272	278	—	—	185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	1	—	—	20	Mura-Keresztúr
266	262	258	264	276	282	254	—	192	16	—	—	2	4	6	10	12	16	10	8	8	8	8	5	—	19	Zákány
266	262	258	264	276	282	254	—	197	24	8	8	10	12	14	18	20	24	16	12	12	12	12	10	—	19	Góla
266	262	258	264	276	282	254	250	201	31	15	15	17	19	21	25	27	31	16	12	12	12	12	14	4	19	Berzencze
266	262	258	264	276	282	254	250	208	41	25	25	27	29	31	35	37	41	27	22	22	22	22	19	15	18	Vizvár
266	262	258	264	276	282	254	250	214	48	32	32	34	36	38	42	41	45	31	28	28	28	28	25	19	17	Babócsa
266	262	258	264	276	282	254	250	220	53	37	37	39	41	43	47	41	45	36	33	33	33	33	30	24	21	Barcs loco
—	—	258	264	276	282	254	250	201	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	14	4	19	Gelse
—	—	258	264	276	282	254	258	208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	19	7	18	Szt. Mihaly-Pacsa
—	—	—	—	—	—	—	262	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	19	Györvár
—	—	—	—	—	—	—	262	233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	18	Molnári
242	238	234	240	252	258	230	—	167	19	3	3	5	7	9	13	15	19	9	6	6	6	[illegible]	3	—	17	Csáktornya
—	—	292	298	310	316	288	284	244	43	28	28	30	30	24	14	—	—	—	16	16	16	16	19	13	15	Sziszek

der im Tarif-Theil II, Heft 3 des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1898, sub Pos. 18 enthaltenen Frachtsätze Abfertigung gelangen.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2868	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Berlin (Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.)	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Gütertarif, Theil II, für den Triest-Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1896 (Ausnahmetarif Nr. 17)	Pfennige 403	365	38	Im Kartirungswege		
				Breslau (B.F. u. O.S. Bhf.)					320	277	43			
				Frankfurt a. O.					386	343	43			
				Kandrzin					292	249	43			
				Lissa i. Pr.					351	308	43			
				Münsterberg					302	259	43			
				Posen					374	331	43			
				Stettin					429	386	43			
				Swinemünde					460	417	43			
				Tempelhof (Rangirbhf.)					401	364	37			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2869	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz via Vordernberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Heller 28·88 28·88 24·88 22·88 15·88	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Roheisen	Eisenerz Krumpenthal	Donawitz via Vordernberg					29·28 29·28				
			Roheisen	Eisenerz Krumpenthal	Leoben S.B. via Vordernberg					32·0 32·0				
			Roheisen	Donawitz	Eisenerz via Vordernberg					29·28				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Eisenerz via Vordernberg					28·6 25·88				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Krumpenthal					28·6 25·88				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Erzberg					27·6 24·88				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Prebichl					25·6 22·88				
			Erze	1. Eisenerz 2. Krumpenthal Verladestelle	Zeltweg					1) 54 Heller 2) 55 "				
2870	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Für die in die Wagenladungsclasse B des vorbezeichneten Tarifes rangirenden Güter, dann für Holzkohle	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, für Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (mit Ausnahme von Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch einschliesslich für Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung — bei Abfertigung über Vordernberg		**Minimalverfrachtung eines Quantums von 80.000 Tonnen per Jahr.** Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen; ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·76 Heller per 100 kg und 1 km (die etwaigen Manipulationsgebühren mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Allgemeine Tarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879	0·4 kr. = 0·8 Heller per 1 km	0·68 h per 1 km	0·12 h per 1 km	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Für die in die Wagenladungsclasse A des Tarifes der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879, rangirenden Güter						0·5 kr. = 1 Heller per 1 km	0·85 h per 1 km	0·15 h per 1 km			

Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtgebühren wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahnwagen von der Partei besorgt wird. — Erfolgt das Auf- und Abladen oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 2 h per 100 kg zur Einhebung gebracht. — Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2871	Südbahn-Gesellschaft	Königlich Bayerischen Staatsbahnen	Güter der Stückgut-Classen 1 ¹) und 2 ²), dann Käse ³) als Stückgut, ferner Güter aller Art ⁴) und Käse ⁵) in Ladungen à 5000 kg	Blaichach	Triest und Fiume sowie umgekehrt	Die Sendungen müssen ab München C.B. nach Triest, resp. Fiume, bezw. ab Triest, resp. Fiume nach München C.B. **nachweislich in Sammelladungen von 10.000 kg per verwendeten Wagen** Beförderung finden	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung neuer Tarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, rücksichtlich der Transportstrecke Triest—, bezw. Fiume—München C.B. und umgekehrt, bezw. Localtarif der königl. Bayerischen Staatsbahnen, rücksichtlich der Strecke ab München C.B. nach den nebenbezeichneten bayerischen Stationen und umgekehrt	1) 2) 3) 58·97 4) 50·20 5) 50·20	45·48 45·48 44·68 41·16 40·36	13·49 13·49 14·29 9·04 9·84	Im Rückvergütungswege	a) In der Richtung nach Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe von der Aufgabs-Station nach München C.B., auf welchen Frachtbriefen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Weiterbeförderung in Sammelladungen nach Triest oder Fiume amtlich bestätigt erscheint. b) In der Richtung von Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Ankunft in Sammelladungen von Triest oder Fiume und die Weiterbeförderung nach der Bestimmungsstation amtlich beglaubigt erscheint. Die betreffenden Documente ad a) und b) sind längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die General-Direction der königl. Bayerischen Staatsbahnen in München, welche Verwaltung die Rückvergütung leistet, in Vorlage zu bringen	
				Hergatz					1) 2) 3) 60·57 4) 51·19 5) 51·19	36·47 36·47 35·67 35·23 34·43	24·10 24·10 24·90 15·96 16·76			
				Immenstadt					1) 2) 3) 57·12 4) 49·09 5) 49·09	43·75 43·75 42·95 40·05 39·25	13·37 13·37 14·17 9·04 9·84			
				Kempten					1) 2) 3) 54·15 4) 47·24 5) 47·24	46·59 46·59 45·79 41·78 40·98	7·56 7·56 8·36 5·46 6·26			
				Memmingen					1) 2) 3) 51·93 4) 45·88 5) 45·88	46·10 46·10 45·30 41·53 40·73	5·83 5·83 6·63 4·35 5·15			
				Oberreitnau					1) 2) 3) 62·55 4) 52·43 5) 52·43	34·25 34·25 33·45 33·75 32·95	28·30 28·30 29·10 18·68 19·48			
				Oberstaufen					1) 2) 3) 59·46 4) 50·45 5) 50·45	41·41 41·41 40·61 38·69 37·89	18·05 18·05 18·85 11·76 12·56			
				Röthenbach b. L.					1) 2) 3) 61·19 4) 51·56 5) 51·56	39·55 39·55 38·75 37·58 36·78	21·64 21·64 22·44 13·98 14·78			
				Schlachters					1) 2) 3) 61·81 4) 51·93 5) 51·93	34·99 34·99 34·19 34·25 33·45	26·82 26·82 27·62 17·68 18·48			
				Sonthofen					1) 2) 3) 59·46 4) 50·45 5) 50·45	46·10 46·10 45·30 41·53 40·73	13·36 13·36 14·16 8·92 9·72			
									Francs per Tonne = 1000 kg					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2872	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre	Altkladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen nach den Vorschriften des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs per Tonne = 1000 kg 37·11	Variabel	Kartirung		
				Kladno						36·43				
			Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 i (Eisen und Stahl, façonnirt) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehr, dann Gewehrläufe, rohe, ungebohrte	Altkladno	Peri transit					30·01				
2873	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Hallein	Neratovic	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif für die Beförderung von Salz, giltig vom 1. Jänner 1898	Heller 335	330	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1899 bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorzulegen sind	
				Ebensee					307	302	5			
2874	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steine der Pos. 8—55 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Pola	Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Heller 218	180	38	Im Kartirungswege		
				Dignano					212	180	32			
				Canfanaro					210	180	30			
				Pola	Budapest S.B.				220	183	37			
				Dignano					220	183	37			
				Canfanaro					219	183	36			
				Pola	Graz				165	141	24			
				Dignano					159	141	18			
				Canfanaro					157	141	16			
			Steine, bearbeitete, der **Pos. 8—55 c** der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Pola	Wien (Matzleinsdorf)				220	200	20			
					Budapest S.B.				220	200	20			
					Graz				202	176	26			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2875	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E—6 des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Eisenau Molit Wama	Itzkany transit (für Rumänien)	a) Für Sendungen unter 5000 kg, b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe entweder mit direct nach der rumänischen Bestimmungsstation oder nach Itzkany transit lautenden Frachtbriefen. Im letzteren Falle hat die Weiterbeförderung ab der Grenzstation binnen 6 Wochen (42 Tagen) zu erfolgen, während welcher Zeit die Transporte in den Bahnmagazinen, somit unter Bahnaufsicht eingelagert sein müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 100 85 88 75 94 81		Im Kartirungswege		
				Eisenau Molit Wama	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland und Rumänien)	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr		203 162 191 152 197 158				
2876	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4, Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Poříc	Budweis loco (oder umgekehrt)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Budweis per Achse zu-, bezw. abgeführt werden
			Steine der Pos. S—55/a, Sand, unverpackt und in offenen Wagen verladen, der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Poříc	Budweis loco (oder umgekehrt)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	10 Heller	6 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2877		K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Thon in Säcken, Thon, gebrannt oder geröstet, Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Thonmehl und feuerfesten Mörtel	Zliv	Gojau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	53	32·4	20·6	Im Kartirungswege		
					Krumau				35	30·4	4·6			
					Schwarzbach-Stuben				81	42·8	38·2			
					Erzberg				102	90	12			
					Krumpenthal				99	86	13			
					Vordernberg				124	110	14			
			Ziegel, feuerfeste, Backsteine, Backsteine aus feuerfesten Thon od. Chamotte, Pflastersteine, feuerfeste Steine, Pflaster-, Verblend-, Canal- und Kaminziegel		Winterberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			59	52	7			
					Wolin				41	38	3			
					Barau				27	24	3			
					Husinetz				36	32	4			
					Prachatitz				40	34	6			
					Postelberg-Priesen				91	80	11			
				oder umgekehrt										
2878			Bei der Pos. B—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Krumau	Adolfsthal	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			32	28	4			
					Gojau				24	20	4			
					Goldenkron				24	20	4			
					Krems-Mřič				36	30	6			
					Höritz				38	32	6			
					Oberplan				84	68	16			
					Salnau				98	80	18			
					Schwarzbach-Stuben				72	60	12			
					Budweis loco				48	40	8			
					Budweis trs. (via Frauenberg)				44	32	12			
					Budweis trs. (via Steinkirchen)				38	28	10			
				Schwarzbach-Stuben	Budweis loco				120	100	20			
					Budweis trs. (via Frauenberg, Zamost und Forbes)				116	92	24			
					Budweis trs. (via Steinkirchen)				110	88	22			
					Höritz				42	36	6			
					Oberplan				24	20	4			
					Salnau				36	30	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2879	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Requisiten. b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, 19. Localbahn Nusle-Modřan enthaltenen Stationen	Čerčan-Pišely, Modřan, Radotin, Dobřichowitz und Řewnitz	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. für die Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenitz-Dobřis bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn, bezw. die Localbahn-Verwaltung als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 Heller per 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg, ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bau-, bezw. Localbahn-Unternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
2880	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien	Hinsichtlich der Linien des Abschnittes A, Heft I, des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Localbahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	0·2 Heller per 100 kg und 1 km. Minimal-Frachtsatz 8 Heller per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die Bahnunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2881	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eiserne Oberbaumaterialien, Eisenbahnschwellen, Brückenhölzer, eiserne Brückenbestandtheile, Gegenstände der mechanischen Einrichtung, sowie der Bahnausrüstung und Bahneinrichtung und der Telegrapheneinrichtung	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Mauthausen	Aufgabe als Frachtgut, unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Mauthausen-Grein bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	0·2 Heller per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	—	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. — Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
2882	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahn-Bau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	St. Pölten und Prinzersdorf	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Pielachthalbahn, bezw. für dieselbe bestimmt und an das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) adressirt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·2 Heller per 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg; ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf das Niederösterr. Landeseisenbahnamt (Pielachthalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
2883	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art	Laun	Tachau oder umgekehrt	a) In Mengen unter 5000 kg. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	a) 14 Heller b) 8 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
2884	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Stückgüter aller Art	Chodau transit	Neudek	Aufgabe in jedem Gewichte; Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	38	24	14	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise des Walzwerkes in Neudek zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen
			Wagenladungsgüter der Classe A (der Specialtarife 1 und 2, sowie des Ausnahmetarifes IV)	Chodau transit	Neudek	Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen			34	24	10			
			Wagenladungsgüter der Classe B (der Specialtarife 1 und 2, sowie des Ausnahmetarifes IV)						30	22	8			
			Wagenladungsgüter der Classe C (der Specialtarife 1 und 2, sowie des Ausnahmetarifes IV)						24	20	4			
			Sonstige Wagenladungsgüter mit Ausnahme jener des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			34	24	10			
			Güter des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V	oder umgekehrt		Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V bestehenden Tarifbestimmungen			20	16	4			
									Heller per Tonne (1000 kg)					
			Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Norberti-Zeche	Neudek	Aufgabe als Frachtgut u. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			220	190	30			
				Chodau transit					240	200	40			
			Schlacken aller Art der Pos. 8—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Neudek	Chodau transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			24 bezw. 20 Heller per 100 kg	6 Heller per 100 kg	18 bezw. 14 Heller per 100 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2885	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weiches Holz der Pos. H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Salnau	Budweis transit mit der Bestimmung nach Schüttenhofen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	68	36	32	Im Kartirungswege		
				Oberplan					62	34	28			
				Krumau					24	18	6			
				Goldenkron					24	16	8			
2886	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glas der Pos. G—11, Hohlglaswaaren aller Art der Pos. H—16 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Oberplan	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898		346	310	36	Im Kartirungswege		
					Budweis transit	in Mengen unter 5000 kg			128	104	24			
						bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			100	90	10			
			Scherben der Pos. S—15 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898						78	56	22			
			Glaubersalz der Pos. G—18, Pottasche der Pos. P—18, Soda der Pos. S—44 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Budweis transit	Oberplan	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			90	76	14			
2887	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	allen im Hefte 1 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, unter Abschnitt A aufgeführten Stationen	Bilin	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Ausnahmetarif 1	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2888	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel, (Pfann-) Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Pilsen (K.F.J.B.)	Eger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	29	24	5	Im Kartirungswege		
				Tuschkau-Kosolup	Eger				27	24	3			
2889	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stulben-) Holz aus den Positionen H—18, Punkt 1, und H—19, Punkt 1 und 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Salnau	a) Budweis loco und transit b) Zamošt (Umschlag)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muss eine fürstlich Schwarzenberg'sche Dienststelle als Absenderin erscheinen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	ad a) 30, ad b) 30	Verschieden	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Salnau und Zamošt nicht enthalten. — Die Zugestehung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwischen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenberg'schen Güterverwaltung anlässlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Oberplan						a) 30, b) 30				
				Stögenwald						a) 30, b) 30				
				Schwarzbach-Stuben						a) 30, b) 30				
				Neustift-Quitosching						a) 37·6, b) 30				
				Stein-Irresdorf						a) 26·8, b) 30				
				Höritz						a) 24·4, b) 30				
				Gojau						a) 20·4, b) 30				
				Krumau						a) 18·4, b) 28·4				
				Goldenkron						a) 16·4, b) 26·4				
				Adolfsthal						a) 14, b) 24				
				Krems-Mřič						a) 13·2, b) 23·2				
				Korosek						a) 10, b) 20				
				Pořič						a) 9·2, b) 19·2				
			Stamm- und Stangenholz der Position H—18, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Salnau	Zamošt (Umschlag)					36				
				Oberplan						36				
				Stögenwald						36				
				Schwarzbach-Stuben						36				
				Neustift-Quitosching						36				
				Stein-Irresdorf						36				
				Höritz						36				
				Gojau						36				
				Krumau						34				
				Goldenkran						33·6				
				Adolfsthal						30				
				Krems-Mřič						28·8				
				Korosek						24				
				Pořič						22·8				
2890	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Budweis	Adolfsthal	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	40	36	4	Im Kartirungswege		
					Gojau				66	56	10			
					Goldenkron				50	40	10			
					Höritz				86	72	14			
					Krems-Mřič				36	32	4			
					Krumau				48	40	8			
					Oberplan				132	108	24			
					Salnau				146	120	26			
					Schwarzbach-Stuben				120	100	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller ad a)	ad b)				
2891	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-) und Stuck- (Stulben-) Holz bis und über 2·5 m lang aus der Pos. H—19, Punkt 1 und 2, bezw. H 18, Punkt 1, ferner Stamm- und Stangenholz bis 2·5 m lang aus der Pos. H 19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Salnau	a) Prag (St.B.) Vyšehrad, Smichow transit und Hrabovka transit b) Smichow loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muss eine fürstlich Schwarzenberg'sche Dienststelle als Absenderin erscheinen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Verschieden	64	68	Verschieden	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs- bezw. Schleppbahngebühr in Salnau nicht enthalten. — Die Zugestehung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwischen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenberg'schen Güterverwaltung anlässlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Oberplan						64	68				
				Stögenwald						64	68				
				Schwarzbach-Stuben						64	68				
				Neustift-Quitosching						64	68				
				Stein-Irresdorf						64	68				
				Höritz						64	68				
				Gojau						60·4	64·4				
				Krumau						58·4	62·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Adolfsthal						54	58				
				Krems-Mříč						53·2	57·2				
				Korosek						50	54				
				Poříč						49·2	53·2				
			Stamm- und Stangenholz bis 19 m lang aus der Pos. H—18, Punkt 1, Schnittholz der Pos. H—18, Punkt 3, und Eisenbahnschwellen aus weichem Holze der Pos. H—19, Punkt 4	Salnau						76	80				
				Oberplan						76	80				
				Stögenwald						76	80				
				Schwarzbach-Stuben						76	80				
				Neustift-Quitosching						76	80				
				Stein-Irresdorf						76	80				
				Höritz						75·6	79·6				
				Gojau						69·6	73·6				
				Krumau						64	68				
				Goldenkron						63·6	67·6				
				Adolfsthal						60	64				
				Krems-Mříč						58·8	62·8				
				Korosek						54	58				
				Poříč						52·8	56·8				
			Holz der Pos. H—19, Punkte 3 und 5 bis 8, dann Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a	Salnau						76	80				
				Oberplan						73·2	77·2				
				Stögenwald						72	76				
				Schwarzbach-Stuben						70·8	74·8				
				Neustift-Quitosching						67·6	71·6				
				Stein-Irresdorf						66·8	70·8				
				Höritz						64·4	68·8				
				Gojau						60·4	64·4				
				Krumau						58·4	62·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Adolfsthal						54	58				
				Krems-Mříč						53·2	57·2				
				Korosek						50	54				
				Poříč						49·2	53·2				
			Holz der Pos. B—18, Punkte 2, 4 und 5, Besen der Pos. B—10 a	Salnau						110	114				
				Oberplan						104·4	108·4				
				Stögenwald						102	106				
				Schwarzbach-Stuben						99·6	103·6				
				Neustift-Quitosching						93·2	97·2				
				Stein-Irresdorf						91·6	95·6				
				Höritz						86·8	90·8				
				Gojau						78·8	82·8				
				Krumau						70	74				
				Goldenkron						70	74				
				Adolfsthal						66	70				
				Krems-Mříč						64·4	68·4				
				Korosek						58	62				
				Poříč						56·4	60·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2892	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Wolle und Wollabfälle	Wodňan-Čičenice	Husinetz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	48 Heller	44 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2893	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stammholz und Schleifholz aus der Pos. H—19/1, sowie Schleifholz der Pos. H—19/7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Tachau	Josefhütte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	30 Heller	26 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2894	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Asche der Pos. A—42/d der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Stankau	Blisowa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	12 Heller	8 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2895	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Knochenfett aus der Pos. F—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Kasnau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	172 Heller	144 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
2896	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art	Dampfziegelei Grünlas und vice versa	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogener Localbahn (exclusive des Granesauer Flügels)	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11.300 kg Ladegewicht b) " " " 10.000 kg " c) " " " 8.000 kg " d) " " " 6.000 kg "	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Es bestehen keine officiellen Frachtsätze	Kronen per Wagen a) 7 b) 6 c) 5 d) 4		Im Kartirungswege		

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen à 11.300 kg Ladegewicht, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10.170 t überschritten wird, so wird für dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate ein Nachlass von $14^1/_4$ pCt. im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind vom Absender bis längstens Ende Februar 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorzulegen. Bei Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen zählen alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen wurden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen wurden. Stückgüter werden nicht eingerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2897	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schiefer (exclus. Thonschiefer) aus Pos. S—55/a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Komotau D.B.B. transit	Komotau D.B.B. loco	Entrichtung der Gebühr für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	12 Heller	6 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
2898	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art in Wagenladungen	Komotau Haltestelle und umgekehrt	Komotau, Station der k. k. St. B.	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen, wobei jedoch das Auf-, bezw. Abladen in der Haltestelle Komotau durchwegs von den Parteien auf eigene Kosten zu bewirken ist	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif	Es bestehen keine Frachtsätze	Ueberfuhrsgebühr 1·2 Heller per 100 kg, in minimo aber 120 Kronen per Wagen		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der Station Komotau k.k.St.B. auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen weitergehen oder daselbst von diesen Linien eingelangt sein
2899	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. S—55/a der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1898	Požar	Prag (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	30 Heller	14 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
2900	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Klein-Schwechat	Obergeorgenthal	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	216 Heller	211 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
2901	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Chamotteziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Komotau (D.B.) loco	Dux-Liptitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	24 Heller	21 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2902	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Střebichovic-Vinaric	Grödig	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens hinsichtlich der Kohle und für mindestens 10.000 kg hinsichtlich des Coaks. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	1362 Heller		Im Kartirungswege		Für die Ueberfuhr in Salzburg gelangt noch ausserdem die Gebühr von 1 Krone per Wagen zur Einhebung
2903	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Locomotive und Tender, Tenderlocomotive und Schlepptender	Stationen der einen betheiligten Bahn	Stationen der anderen betheiligten Bahn	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der betreffenden Bahn bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	2·6 Heller per Tonne und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend							6 Markpfennige per Wagen und 1 km				
			Wagenladungsgüter							0·3 Heller per 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg				
			Stückgüter							0·4 Heller per 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg				
			Eilgüter							0·8 Heller per 100 kg und 1 km plus 10 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg				
2904	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Loboditz *)	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Tarife	Heller 332		Im Kartirungswege		*) Die Sendungen von Loboditz nach Lemberg werden nur unfrankirt und ohne Nachnahme, und jene von Lemberg nach Loboditz nur frankirt und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen; auch haben in Loboditz die Parteien das Auf- und Ablegen mit ihren eigenen Arbeitskraften, bezw. auf ihre eigenen Kosten zu besorgen
			Leer retourgehende Bierfässer	Lemberg	Brünn (Nordbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut und in solchen Mengen, dass die zur Verladung verwendeten Wagen ihrer Räumlichkeit nach vollständig ausgenützt werden. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				227				
					Loboditz *)					229				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2905	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kainit aus der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Kaluss und zwar: I. rücksichtlich der ganzen Transportstrecke bis zur Bestimmungsstation	Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Südbahn via Wien	I. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Galizisch-Wiener Verbandstarif, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Für Entfernungen von 1—50 km 0·74 h 51—150 km 0·68 h 151—300 km 0·60 h für jedes weitere Kilometer . . . . 0·42 h per 100 kg und 1 km plus 8 h Manipulationsgebühr per 100 kg unter Durchrechnung für den Gesammtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken, exclusive Wiener Verbindungsbahn, für welche die fixe Gebühr von 8 h per 100 kg berechnet wird	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1899 bei der Verwaltung der Endbahn, bezw. bei jener k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bereich die Abgabe der Sendung erfolgte, einzureichen sind	Bei Durchrechnung der unter I angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 81 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter I angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, festgesetzten Bestimmungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	K a i n i t aus der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	**II.** 1. Rücksichtlich der Strecke Kałusz—Oświęcim und der im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Jänner 1898), Heft 1, Abschnitt A, B und C, angeführten Linien		**II.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1898	Galizisch-Wiener Verbandstarif, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	1. a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I b) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Durchrechnung über alle, selbst durch fremde Bahnlinien getrennte Staatsbahnlinien, welche hiebei als zusammenhängende Strecken angesehen werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1899 bei der Verwaltung der Endbahn, bezw. bei jener k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bereich die Abgabe der Sendung erfolgte, einzureichen sind	Bei Durchrechnung der unter II 1 angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter II 1, b) angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, festgesetzten Bestimmungen
				2. rücksichtlich der österr. Strecken der Südbahn ab Wien (Matzleinsdorf)						2. a) Frachtsatz der Classe C b) für die Entfernung von 1—300 km 0·24 Heller, 300—500 km 0·22 „, für jedes weitere Kilometer . . . 0·20 „ per 100 kg und 1 km				
				3. rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						3. Heller				
				von	nach					a) / b)				
				Oświęcim	Wien Nordbahnhof					102·6 / 69·6				
				Oświęcim	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					103·2 / 70·2				
				4. rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn						4.				
				von	nach					a) / b)				
				Wien Nordbahnhof	Wien Südbahnhof (Matzleinsdorf)					8 / 6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2906	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Weizen und Roggen russischer Herkunft	Nowosielitza (Bahnhof) trans.	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Versandt eines der Höhe des Getreidebezuges gleichkommenden Quantums Mahlproducte (Mehl und Kleie) ab Czernowitz nach dem Auslande innerhalb der Frist von sechs Monaten, vom Tage des Getreidebezuges an gerechnet. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	60 Heller	28 Heller	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe für den Getreidebezug von Nowosielitza nach Czernowitz, auf welchen die russische Herkunft amtlich bescheinigt sein muss, ferner der Original-Frachtbriefe für den Versandt der Mahlproducte von Czernowitz nach dem Auslande und speciell beim Export per Elbe ausserdem noch der Schiffsladescheine über den Weitertransport per Elbe nach dem Auslande, welche Documente längstens bis 31. März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind	
2907	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. Jänner 1896 für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Seite 4	Debreczen Györ Kolozsvár Komárom-Ujszöny Miskolcz göm. p. u. Nagyvárad Nyiregyháza Párkány-Nána Pozsony Sátoralja-Ujhely Szatmár Szolnok teh. p. u.	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II. Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 303 248 328 270 261 300 288 222 177 245 312 270		Im Kartirungswege		
2908	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Passholzreifen aus der Pos. F–6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Rudolfswert	Triest-Freihafen (k.k.St.B.), " St. Andrea, " Südbahn und Fiume	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	76 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, sowie der die thatsächliche Verschiffung ins Ausland nachweisenden Documente, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2909	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Lohe, in Säcken verpackt	Kimpolung	Nowosielitza (Bhf.) transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Für Sendungen, welche ab Nowosielitza nach Russland, bezw. Rumänien per Achse weitergehen, müssen die betreffenden Frachtbriefe nach Nowosielitza (Bhf.) transit lauten. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland, bezw. Rumänien hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nowosielitza an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen Für Sendungen, welche ab Nowosielitza nach Russland per Bahn weitergehen, müssen die betreffenden Frachtbriefe entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza (Bhf.) transit (für Russland) lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Verbandsfrachtsatz	80 Heller		Im Rückvergütungswege Im Kartirungswege	Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nowosielitza bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2910	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Kimpolung	Brody (Bbf.) transit Husiatyn transit Podwołoczyska (Bbf.) trs. mit der Bestimmung nach Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 157 146 172		Im Kartirungswege		Auf Holzwolle-Sendungen, welche ab einer der in der 5. Rubrik genannten österreichisch-russischen Grenzstationen per Achse nach Russland befördert werden, finden die nebenstehenden Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege Anwendung
	Die Ausfuhr der Sendungen nach Russland muss mittelst Zolldocumentes nachgewiesen werden. Die behufs Liquidirung des Frachtunterschiedes im Sinne der bezüglichen Tarifbestimmungen vorzulegenden Fracht-, bezw. Zolldocumente sind bei Sendungen nach Brody und Podwołoczyska transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg und bei Sendungen nach Husiatyn transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen													
2911	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Malz	Hohenau	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau (Theil II, Tarifheft 2 vom 1. März 1896 des Oesterr. Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Heft 3, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehr) vom 1. December 1894; Theil III, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896; Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres vom 1. März 1896, und zwar nur bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau	Verschieden	Verschieden	13 Heller aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandtarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Sendungen nach anderen Verbandstationen als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. — Der nebenbezeichnete Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2912	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 150 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu 150 kg per Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Wien Nordbahnhof	Lemberg	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus der Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementsmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	3258	1200	2058	Im Kartirungswege		
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Przemyśl				3084	1200	1884			
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg per Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Czernowitz				3783	1524	2259			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2913	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. bezüglich der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden, mit Anfang der letzteren, erfolgen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898, dann Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894 und Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897	481 h	356 Heller	Heller 125	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Wien Staatsbahnhof	Brünn Staatsbahnhof loco				240·4 kr. = 480·8 h		124·8			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof					Heller	Heller	Heller			
					O mütz				678	502	176			
					Sternberg				725	538	187			
					Prossnitz				706	524	182			
					M.-Ostrau				874	648	226			
					Troppau K.F.N.B.				947	702	245			
					Neutitschein K.F.N.B.				763	576	187			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				861	640	221			
					Teschen K.F.N.B.				943	651	292			
					Bielitz				1072	651	421			
					Krakau loco				1328	792	536			
					Bisenz-Pisek				420	312	108			
					Holleschau				583	432	151			
					Prerau				608	450	158			
					Lundenburg				289	214	75			
					Jägerndorf loco				987	734	253			
					Freudenthal				891	662	229			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				362	268	94		Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen, an das Zugeständniss geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, bei der publicirenden Verwaltung eine Caution im Betrage von 7000 fl. (sieben tausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, wogegen diesen Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf Weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Auflieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind. Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz	
					Kremsier				583	432	151			
					M.-Weisskirchen				697	516	181			
				Brünn Nordbahnhof	Bielitz				801	594	207			
					Krakau loco				1034	768	266			
					Jägerndorf loco				654	464	190			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2914	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelsäure	Hruschau	Gaswerk Erdberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen des Gaswerkes Erdberg auf den Frachtbriefen als Empfänger. Abladen der Sendungen durch den Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 151		Im Kartirungswege		
				Petrowitz						160				
				via Süssenbrunn—Stadlau										
2915	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Fulnek	Stauding	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarife vom 1. Jänner 1898	Heller 25	Heller 20	Heller 5	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Stauding	Fulnek				23	18	5			
2916	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Zauchtel	Eckersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarife vom 1. Jänner 1898	58 Heller	48 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
2917	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	den Auflieferungsstationen der nachfolgenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito und Stadlau; b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezüglich der Superrefactie bei **Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** siehe Bestimmung.*) Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Tarif für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, vom 1. Jänner 1897, bezw. soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Siehe nachfolgende Tabelle	Siehe nachfolgende Tabelle	Siehe nachfolgende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

*) Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von e i n e r der nachgenannten, mindestens 356 km östlich von Oświęcim gelegenen Versandtstationen mindestens ein Quantum von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Versandtstation aus den bezüglichen bei einem Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 4 Hellern per 100 kg vergütet. Von Seiten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wurden zur Bildung der nachfolgenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gebührenantheile zur Verfügung gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalquantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltung haben.

Versandt Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt Sandec	Verschieden	170	161	162	Verschieden	8
Bednarów		240	231	232		8
Bełz		214	205	206		8
Biecz		178	170	171		7
Bilcze-Wolica		226	217	218		8
Bobowa		168	160	161		7
Bóbrka-Chlebowice		222	213	214		8
Bochnia		138	130	131		7
Bogomiowice Ciezkowice		166	157	158		8
Boguchwała		178	170	171		7
Bogumiłowice		150	142	143		7
Bolechów		228	219	220		8
Borki wielkie		246	237	238		8
Borysław		220	211	212		8
Bratkowce		246	237	238		8
Brody		234	225	226		8
Buczacz		260	251	252		8
Bukaczowce		234	225	226		8
Bursztyn -Demianów		236	227	228		8
Chabówka		142	134	135		7
Chodorów		228	219	220		8
Czarna		160	151	152		8
Czernowitz		268	259	260		8
Czortków		268	259	260		8
Czudec		180	172	173		7
Dembica		166	157	158		8
Delatyn		253	247	248		5
Dobra		152	143	144		8
Dobromil		202	193	194		8
Dolina		232	223	224		8
Drohobycz		218	209	210		8
Dublany-Kranzberg		212	203	204		8
Dżuryn		266	257	258		8
Friedrichshütte		112	103	104		8
Frysztag		188	178	179		9
Gaje wyżne		220	211	212		8
Głęboka		206	197	198		8
Gorlice		178	170	171		7
Gródek		210	201	202		8
Gromnik		162	154	155		7
Grybów		172	163	164		8
Hadikfalva		280	271	272		8
Hadyńkowce		272	263	264		8
Halicz		238	229	230		8
Hatna		286	276	277		9
Hliboka		276	267	268		8
Horyniec		202	193	194		8
Husiatyn		278	269	270		8
Huta zielona		206	197	198		8
Itzkany		286	276	277		9
Iwonicz		190	181	182		8
Jaroslau		188	179	180		8
Jaślany		176	167	168		8
Jasło		182	174	175		7
Jeleśnia		116	106	107		9
Jezierzany		260	251	252		8
Jezupol		240	231	232		8
Jordanów		136	128	129		7
Kalinowszczyzna		266	257	258		8
Kałusz		238	229	230		8
Kalwarya		137	131	132		5
Kasina wielka		148	140	141		7
Kolomea		254	245	246		8
Komańcza		206	197	198		8
Kopyczyńce		274	265	266		8
Korczów bei Uhnów		212	203	204		8
Korościatyn		254	245	246		8
Krakau		116	109	110		6
Krasne		226	217	218		8
Krechowice		234	225	226		8
Krościenko		206	197	198		8
Krosno		188	179	180		8
Krystynopol		218	209	210		8
Łańcut		180	172	173		7
Lemberg		216	207	208		8
Lemberg podzamcze		216	207	208		8
Limanowa		158	149	150		8
Lisko-Lukawica		200	191	192		8
Lojowa		254	245	246		8
Lubaczów		198	189	190		8
Lubieńce		226	217	218		8
Lupków		215	199	200		15
Lużan		266	257	258		8
Maków		134	125	126		8
Marcinkowice		166	156	157		9
Maximówka		250	241	242		8
Mielec		174	165	166		8
Mikołajow-Drohowyże		224	215	216		8
Milówka		116	106	107		9
Mokre		202	193	194		8

Versandt Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Monasterzyska	Verschieden	256	247	248	Verschieden	8
Morszyn		226	217	218		8
Mościska		202	193	194		8
Mszana dolna		146	137	138		8
Muszyna-Krynica		178	170	171		7
Nadbrzezie		186	176	177		9
Nadwórna		252	243	244		8
Nadyby-Wojutycze		206	197	198		8
Nepołokoutz		264	255	256		8
Neu Sandec		168	159	160		8
Neu-Zagórz		198	189	190		8
Niżankowice		198	189	190		8
Niżniów		250	241	242		8
Nowa grobla		194	185	186		8
Nowosielce-Gniewosz		196	187	188		8
Oleszyce		196	187	188		8
Olszanica		202	193	194		8
Osielec		136	128	129		7
Oświęcim		103	95	96		7
Ottynia		248	239	240		8
Ożydów		228	219	220		8
Pisarzowa		160	152	153		7
Piwniczna		174	165	166		8
Podwołoczyska		254	245	246		8
Posada-Chyrowska		202	193	194		8
Przemyśl		196	187	188		8
Przeworsk		186	176	177		9
Pyszkowce		262	253	254		8
Radymno		192	183	184		8
Rajcza		120	111	112		8
Rawa ruska		206	197	198		8
Rozwadów		190	181	182		8
Rymanów		192	183	184		8
Rytro		172	163	164		8
Rzeszów		176	167	168		8
Sądowa-Wisznia		206	197	198		8
Sambor		210	201	202		8
Sanok		198	189	190		8
Saybusch-Zabłocie		104	95	96		8
Sędziszów		172	163	164		8
Skawce		134	125	126		8
Skole		230	221	222		8
Skołyszyn		180	172	173		7
Słotwina		148	139	140		8
Sniatyn-Załucze		262	253	254		8
Sokal		220	211	212		8
Sól		120	111	112		8
Stanislau		244	235	236		8
Staresioło		220	211	212		8
Starzawa		204	195	196		8
Stróże		172	163	164		8
Stryj		224	215	216		8
Stryszów		134	125	126		8
Strzyżów am Wisłok		184	175	176		8
Sucha		130	121	122		8
Synowódzko wyżne		228	219	220		8
Szczawne-Kulaszne		204	195	196		8
Szczerzec		220	211	212		8
Tarnobrzeg		182	174	175		7
Tarnopol		244	235	236		8
Tarnów		154	145	146		8
Tarnowica-leśna		250	241	242		8
Trzciana		174	165	166		8
Tuchów		160	151	152		8
Tymbark		154	146	147		7
Tyśmienica		246	237	238		8
Tyśmieniczany		248	239	240		8
Uhnów		210	201	202		8
Ustrzyki		206	197	198		8
Węg.-Górka		116	106	107		9
Wieliczka		130	120	121		9
Wola-Lużańska		174	165	166		8
Wygoda		240	231	232		8
Zabłotce		232	223	224		8
Zabłotów		258	249	250		8
Zadwórze		222	213	214		8
Zagórz		198	189	190		8
Zagórzany		178	168	169		9
Załuż		200	191	192		8
Zarszyn		194	185	186		8
Zaryte		142	134	135		7
Zator *)		116	106	107		9
Zborów		236	227	228		8
Zegiestów		176	167	168		8
Zielona		208	199	200		8
Złoczów		230	221	222		8
Zuczka		268	259	260		8
Zużel		216	207	208		8

*) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2918	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 14 d α (rohe Kalisalze zu Düngezwecken, als: Carnallit, Kainit, Krugit, Schönit, Sylvinit) des Tarifes, Theil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich)	Egeln, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg	Branowitz Göding Kostel Marchegg Napagedl Rausnitz-Slawikowitz Rohrbach i. M. Sokolnitz Aujezd-Luhatschowitz Austerlitz Brankowitz Brüsau-Brünnlitz Butschowitz Gross-Meseritsch Kanitz-Eibenschitz Kromau Marchegg Mislitz Mistelbach Schlapanitz Wlkosch-Keltschan Wrazow oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1898	Theil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich)	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 153 159 162 173 150 155 150 150 163 153 154 134 154 164 148 149 173 152 155 148 154 154		Im Kartirungswege		
2919	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.) Aussig (St.E.G.) Běchovic (für P.H. Unter-Počernic) Böhm.-Brod Böhm.-Trübau Chotzen Hohenmauth (L.B.) Kauřim (L.B.) Kolin (St.E.G.) Kralup (St.E.G.) Leitomischl (L.B.) Libšic Lobositz Nachod Nimburg (St.E.G.) Pardubic (St.E.G.) Pečck Raudnic Roztok Schönpriesen Theresienstadt Welwarn (L.B.) Brüx (A.T.E.) via Aussig Chrudim Dux (A.T.E.) via Aussig Jičin (B.C.B.) Teplitz	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. der Anhang zu denselben	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898 unter A—II—a — 4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist 660 Heller *)		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen . . . 60 Heller } per Sendung. b) " " Personenzügen . . . 40 " } Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von 10 Hellern berechnet

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Packete den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Kolin (St.E.G.)	Zasmuk (L.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	35·4 Heller	29·0 Heller	6·4 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Drainröhren müssen zur Durchführung von Feldmeliorationsarbeiten in den Gemeinden Nesmeň und Vršice bestimmt sein
2921	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holzzellstoff (Cellulose) der Pos. H—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 87	Heller 71	Heller 16	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wien Nordbahn Donauuferbahnhof transito				87	72	15			
2922	Böhmischen Commercialbahnen	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel und Rothkosteletz	Račic a/Trotina	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquettes, resp. für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg: 456		Im Kartirungswege		
					Hořenoves					486				
					Sadowa dohalic					546				
					Třebovetic					546				
					Hořic					552				
					Gutwasser					552				
				via Smiřič										
				Schwadowitz-Eipel	Všestar					500				
				Rothkosteletz						488				
				via Königgrätz										
2923	K. k. Staatsbahn-Direction Villach		Auf- und Ablege-, bezw. Auf- und Abladegebühr für nicht über eine Wagenlänge reichende Holzsendungen unter welchen sich Stämme im Einzelgewichte von über 750 kg befinden	Sittich, Grosslack, Maria-Saal	Krainburg		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Nebengebührentarif		3 Heller		Im Kartirungswege		

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. **Wien, 28. December 1897.** **X. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Der Betrieb eines Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reclamationsbureau durch eine Privatperson kann nur auf Grund einer — nach freiem Ermessen der Behörde — zu ertheilenden Concession unternommen werden.

(Erkenntniss vom 12. November 1896, Z. 5976.)

Das Ministerium des Innern hatte einem Bewerber die angesuchte Bewilligung zur Eröffnung eines Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reclamationsbureau in St. verweigert.

Der Abgewiesene erhob gegen diesen Bescheid die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe und bestritt in derselben die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung, weil die vom Beschwerdeführer beabsichtigte Unternehmung ein Handelsgeschäft sei, zu dessen Antritt in Gemässheit des § 11 Gewerbegesetznovelle vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39, die blosse Anmeldung bei der Behörde hinreiche und weil ferner, selbst wenn diese Unternehmung von der Erlangung einer behördlichen Concession abhängig wäre, solche im vorliegenden Fall nicht zu verweigern war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde mit folgender, hier auszugsweise mitgetheilter*) Begründung ab:

Es ist richtig, dass zu den Geschäften, deren Vermittlung der Beschwerdeführer in Aussicht nimmt, zunächst die Transportgeschäfte gehören, welche durch die Eisenbahn besorgt werden, und ebensowenig unterliegt es einem Zweifel, dass, da nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches die Frachtgeschäfte der Eisenbahn zum mindesten auf Seiten der Bahn Handelsgeschäfte sind (Art. 272, Z. 3 und 5 H.-G.-B.), die Intervention beim Abschlusse solcher Geschäfte sich auch im Sinne des citirten Art. V, lit. *f* des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung als eine Geschäftsvermittlung in Handelsgeschäften qualificirt. Allein nach dem eigenen Zugeständnisse des Beschwerdeführers soll sich seine Thätigkeit nicht nur auf die Vermittlung von Frachtgeschäften im Wege der Auskunftertheilung beschränken, sondern der Beschwerdeführer beabsichtigt noch überdies die Entfaltung einer weiteren Thätigkeit, darin bestehend, dass er die Frachtenrechnungen der Bahn revidiren und in Fällen von Mehrforderungen die Uebergebühren von der Bahn reclamiren will. In der Thätigkeit dieser letzteren Art konnte aber der Verwaltungs-Gerichtshof nicht mehr die Vermittlung von Handelsgeschäften, speciell von Eisenbahnfrachtgeschäften erblicken, da im eigentlichen Sinne, welcher bei Handelsgeschäften festzuhalten ist, als eine Geschäftsvermittlung nur jene Mitwirkung angesehen werden kann, welche darauf abzielt, den Abschluss des Geschäftes vorzubereiten oder herbeizuführen, während, wenn in Bezug auf ein bereits abgeschlossenes Geschäft eine Thätigkeit, etwa — wie im vorliegenden Falle — in der Richtung entwickelt wird, dass nur noch die Frage zur Austragung zu bringen ist, ob und inwieweit bei einzelnen Geschäften von der einen Partei (der Eisenbahn) zum Nachtheile der anderen die vereinbarten Frachtsätze unrichtig angewendet worden seien, in dieser Beschäftigung allerdings eine besondere, aus Anlass von Handelsgeschäften zwischen den betheiligten Parteien vermittelnde Thätigkeit, jedoch keine Geschäftsvermittlung in Handelsgeschäften gelegen ist. Muss aber angenommen werden, dass die Thätigkeit des projectirten Bureau auf Privatgeschäftsvermittlung auch in anderen als in Handelsgeschäften gerichtet sein sollte, so steht auch ausser Zweifel, dass diese Thätigkeit unter die Vorschriften des Hofkanzleidecretes vom 5. Februar 1847, P.-G.-S. Nr. 14, fällt, wonach eine derartige Beschäftigung nicht von Jedermann frei, sondern nur auf Grund einer behördlichen Concession unternommen werden kann.

Wenn schliesslich der Beschwerdeführer geltend macht, dass die Ertheilung dieser Concession, da die Bedingungen hiefür gegeben seien, ihm nicht verweigert werden konnte, so hatte der Verwaltungs-Gerichtshof

*) Vergl. Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen von Dr. Victor Röll, Bd. 1896, Nr. 50.

auf diese Ausführungen nicht weiter einzugehen, da die Voraussetzung für eine solche Concessionsertheilung wie die angestrebte nicht gesetzlich genau umschrieben und präcisirt, sondern von den Behörden nach freiem Ermessen zu beurtheilen sind, in dieser Richtung also die Beschwerde einen Gegenstand betrifft, zu dessen Ueberprüfung der Verwaltungs-Gerichtshof nicht berufen erscheint.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Project betreffend die Ausgestaltung der Betriebsausweiche Mittlern in km 93·2/9 für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrathe der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Ausgestaltung der Betriebsausweiche Mittlern in km 93·2/9 der Linie Marburg—Franzensfeste für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr vom fachlichen Standpunkt als entsprechend genehmigt und die k. k. Landesregierung in Klagenfurt ermächtigt, der genannten Bahngesellschaft im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 17.618/IV.]

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach. (Eisenconstructionen.) Die vom Landesausschusse in Wien vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstructionen der Brücken in km 16·1/2, 23·3/4 und 23·7 der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 16.257/I.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen (vierte Linie). (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 23. bis 25. September durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Erörterung der Trassenfrage von km 4·9 bis 8·4 rücksichtlich des Detailprojectes für die vierte Linie der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen, das ist von Gablonz nach Reichenau, hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens für das gegenständliche Project mit Ausschluss der Theilstrecke km 8·3 bis 8·8 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt.

Die Ertheilung des Bauconsenses für die Theilstrecke km 8·3 bis 8·8 wurde einem späteren Zeitpunkte vorbehalten. [E.-M.-Z. 16.464/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Ergebnisse der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft.) Aus den Ergebnissen des ersten Halbjahres der seit dem 1. April bestehenden preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft, welche die Preussischen Staatsbahnen, die vormalig grossherzoglich Hessischen Bahnen und die von beiden Staaten erworbene Hessische Ludwigsbahn umfasst, veröffentlicht die „Z. d. V. d. E.-V.“ folgendes: Die Gesammteinnahme des Personenverkehres belief sich in dieser Zeit auf 186,000.000 Mk., des Güterverkehres auf 375,400.000 Mk. Die Ergebnisse sämmtlicher Einnahmequellen betrugen 597,000.000 Mk., das waren rund 29,700.000 Mk. mehr als im Vorjahre. Die Einnahme auf das Kilometer betrug 20.625 Mk., 627 Mk. mehr als im Vorjahre. Das gesammte auf die Eisenbahnen verwandte Anlagecapital beziffert sich auf mehr als 7·4 Milliarden Mark. Das Schienennetz hatte Ende September eine Länge von 29.089 km erreicht und war um 628 km länger als im September vorigen Jahres.

— (Einnahmen der Pfälzischen Eisenbahnen im Monate September.) Nach dem Ausweise für den Monat September betrug die Gesammteinnahme bei den Pfälzischen Eisenbahnen 2,451.037 Mk. gegen 2,226.196 Mk. im gleichen Monat des Vorjahres, das ist 224.841 Mk. mehr als im September 1896. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 651.610 (+ 66.501) Mk. bei einer Frequenz von 989.818 (+ 120.115) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1,408.946 (+ 149.009) Mk. erzielt bei einer Beförderung von 473,381.510 (+ 37,683.695) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 390.480 (+ 9330) Mk. bei einer Beförderungsmenge von 164,342.170 (+ 19,197.500) kg. Für die verflossenen 9 Monate des laufenden Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 19,015.429 (+ 966.834) Mk. Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 4,734.309 (+ 349.674) Personen, 7.303.521 (+ 685.645) Mk.; Gütertransport 3.804,480.195 (+ 225,035.285) kg, 11,011.345 (+ 519.590) Mk.; Kohlentransport 1.314,912.820 (+ 127,298.710) kg, 3,269.773 (+ 97.570) Mk.

Preussen. (Verlegung der Station Gross-Köris.) Die Haltestelle Gross-Köris an der Strecke Berlin-Cottbus ist um 3·37 km nach Süden verlegt und die neue Haltestelle unter Beibehaltung der bisherigen Abfertigungsbefugnisse am 15. November 1897 dem Betriebe übergeben worden. Die Haltestelle ist hienach in Kilometerstation 43·77 gelegen und von Grossbesten 10·05 km und von Halbe 6·64 km entfernt.

— (Bau von Kleinbahnen in der Provinz Pommern.) Dem Provinzialverband der Provinz Pommern ist die Genehmigung ertheilt worden, zur Beschaffung der Mittel für den Bau von Kleinbahnen eine Anleihe von sechs Millionen Mark aufzunehmen und zu diesem Zwecke auf den Inhaber lautende Anleihescheine des Provinzialverbandes von Pommern in der Höhe des genannten Betrages auszugeben.

Bayern. (Ausgaben der Staatsbahnen im Jahre 1896.) Die Ausgaben der Bayerischen Staatsbahnen für Kohlen, Coaks und Briquetts beliefen sich im Jahre 1896 auf rund 10,000.000 Mk.; der Brennmaterialverbrauch für Locomotiven wird auf über 8,000.000 Mk., für Stationsbeheizung auf 350.000 Mark, für Heizung der stehenden Dampfmaschinen und für Unterhaltung der Schmiedefeuer in den Werkstätten auf 340.000 Mk., für den Bedarf der Gasanstalten und der elektrischen Beleuchtungsanlagen auf 120.000 Mk, für die Beheizung der Züge — insoweit selbe nicht mittelst Dampfes von der Maschine aus, sondern durch eigene Heizkessel, bezw. Oefen erfolgt — auf 35.000 Mk. und für Abgabe von Brennmaterialien an Dritte auf 150.000 Mk. für das Jahr berechnet. Für Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterial ist im Jahre 1896 eine Ausgabe von 1,874.397 Mark und für den Bezug von Gas ausserdem eine solche von nahezu 1,000.000 Mk. erwachsen; auch der Bezug von Wasser verursachte ziemlich hohe Ausgaben (125.707 Mk.).

— (Einnahmen der Bayerischen Staatsbahnen im Monate September.) Die Bayerischen Staatsbahnen vereinnahmten im Monate September aus dem Personenverkehr 4,555.889 Mk., aus dem Güterverkehr 8,525.908 Mk., zusammen 13,081.797 Mk., das ist gegen denselben Monat des Vorjahres um 1,042.055 Mk. mehr; seit Beginn des Jahres bis Ende September betrugen die Einnahmen 99,499.659 Mk., gegen das Vorjahr mehr um 5,156.747 Mk. Befördert wurden bei einer Betriebslänge von 5339 km 2,374.408 Personen und 1,371.947 t Güter; im September 1896 betrug die Betriebslänge 5284 km, und wurden befördert 2,295.383 Personen und 1,278.202 t Güter.

Russland. (Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen des europäischen Russlands.) Aus den Veröffentlichungen der russischen „Zeitschrift des Ministeriums des Verkehrsanstalten“ entnimmt das „Centr.-Bl. d. Bauverw.“ folgende statistische Angaben über die Eisenbahnen des europäischen Russlands (ausschliesslich der Eisenbahnen in Finnland). Am 1. Jänner 1896 waren auf dem Eisenbahnnetze des europäischen Russlands, welches eine Längenausdehnung von 33.105 Werst (35.422 km) besass, insgesammt 8123 Locomotiven, 9304 Personen- und 180.371 Güterwagen vorhanden. Der Herstellungswerth sämmtlicher Locomotiven betrug 210,611.000 R. (etwa 463,344.200 Mk.). Die Anlagekosten des Eisenbahnnetzes im europäischen Russland stellten sich auf 3.661,500.000 R. (etwa 8.055,300.000 Mk.) oder im Durchschnitte auf 110.600 R. für die Werst (etwa 227.400 Mk. für das Kilometer). Die Schulden der Privatgesellschaften an die Regierung betrugen Ende des Jahres 1895 etwas über 361,000.000 R. (795,000.000 Mk.). Die Anstellung von 343.996 Beamten und Arbeitern erforderte 1895 eine Summe von 109,795.743 R. (241,550.634 Mk.) oder etwa 28 pCt. der Roheinnahmen. Im Jahre 1895 verunglückten 221 Reisende, 1246 Bahnbeamte und 1023 nicht zur Bahn gehörige Personen, 15 pCt. der Unglücksfälle entfielen auf Zugsteller und Wagenschieber, 15 pCt. auf Schaffner und Zugführer, 12 pCt. auf Maschinisten und Heizer und 10 pCt. auf Bahnwärter. 733 Unglücksfälle ereigneten sich auf den Stationen, 369 auf der freien Strecke. Insgesammt fanden 1895 3448 Unglücksfälle statt.

Frankreich. (Gründung der „Société générale des transports automobiles“ [Allgemeine Automobil-Transportgesellschaft].) Der Director der „Société générale“ hat im Vereine mit der „Banque internationale“ in Paris eine Gesellschaft unter der Firma „Société générale des transports automobiles“ mit dem Sitze in Paris und einem vorläufig mit 1,000.000 Frcs. bemessenen Actiencapital gegründet. Die neue Gesellschaft wird bis zum kommenden Frühjahre zwölf längere Linien an verschiedenen Punkten des Landes creiren, welche sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr eingerichtet werden.

Grossbritannien. (Eisenbahnunfälle im Jahre 1896.) Das „Board of Trade“ hat nach der „Z. d. V. d. E.-V.“ in einer von der bisherigen abweichenden Form die statistischen Ausweise über die auf den grossbritannischen Eisenbahnen im Jahre 1896 vorgekommenen Eisenbahnunfälle veröffentlicht, und enthalten diese Aufzeichnungen folgende wesentliche Daten: Bei einem Stande von insgesammt 465.112 Bediensteten und einem Netze von 33.648 km betrug die Zahl der Getödteten 583 und die der Verletzten 6534, während von Reisenden und anderen Personen 93, bezw. 468 getödtet und 1586, bezw. 305 verletzt worden sind, so dass demnach die Gesammtzahl aller Tödtungen 1144, die aller Verletzungen 8425 betragen hat. Hievon sind bei Zugunfällen, sowie durch Ueberfahren mit Eisenbahnfahrzeugen 1008 Personen getödtet und 5877 verletzt worden, so dass durchschnittlich per Tag 2·754 Tödtungen und 16·057 Verletzungen vorgekommen sind. Die übrigen 136 Tödtungen und 2548 Verletzungen haben sich theils bei Verrichtungen im Eisenbahndienste, wie beim Verschieben, beim Ver- und Entkuppeln, bei Reparaturen von Fahrbetriebsmitteln, theils aus verschiedenen in den vorher genannten nicht enthaltenen Ursachen ereignet. Ausserdem sind noch 85 Tödtungen und 11.002 Verletzungen zu verzeichnen, die nicht durch rollende Fahrbetriebsmittel, sondern bei mit dem Eisenbahndienste im Zusammenhange stehenden Arbeiten (besonders in den Werkstätten und Heizhäusern) geschehen sind.

Zugunfälle verschiedener Art (Zusammenstösse, Entgleisungen, Wechselaufschneidungen u. s. w.) sind im Jahre 1896 in 438 Fällen gegen 356 im Jahre 1895 vorgekommen, während Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln und am Oberbau in 982 gegen 1007 Fällen eingetreten sind. Von den letzteren entfielen die meisten, nämlich 433 (gegen 454) auf Tyresbrüche, 302 (gegen 314) auf Schienenbrüche und 183 (gegen 188) auf Achsbrüche, während Kesselexplosionen nur einmal, wie im Jahre 1895, vorgekommen sind. Die Tyresbrüche vertheilen sich auf Locomotiven mit 18, Tender mit 8, Personenwagen mit 5, Lastwagen mit 98 und in den Fahrpark eingereihte Privatwagen mit 304 Fällen. Im Jahre 1896 sind keine Beschädigungen an Bremseinrichtungen, sowie an Tunnels, Brücken oder Viaducten eingetreten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 T. Gehalt ist am 3. November 1897 mit 61 Passagieren und 2783 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port-Said 61 Colli Esswaaren, 19 Colli Spiritus, 45 Colli Zucker; nach Rangoon 4 Colli Knöpfe, 19 Colli Papier, 16 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacte, 4 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 16 Colli Möbel; nach Soerabaya 26 Colli Seife; nach Batavia 5 Colli Glasperlen, 1 Collo Kappen; nach Samarang 24 Colli Seife; nach Padang 4 Colli Kurzwaaren; nach Suez 19 Colli Esswaaren, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Aden 727 Colli Mehl, 1 Collo Leinwand, 20 Colli Spiritus, 8 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Glasperlen, 8 Colli Waffen und Munition, 510 Colli Zucker; nach Zanzibar 52 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Mehl, 50 Colli Seife; nach Hodeidah 1 Collo Manufacturwaren; nach Delagoabay 58 Colli Glasperlen; nach Bombay 3 Colli Knöpfe, 150 Colli Papier, 2 Wagen, 9 Pferde, 10 Ponnies, 18 Colli Spielkarten, 7 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 20 Colli Arzneistoffe, 8 Colli Holzwaaren, 41 Colli Uhren, 25 Colli Glasperlen, 61 Colli Glaswaaren, 24.500 Colli Zucker, 236 Colli Obst; nach Karachi 3 Colli Glasperlen; nach Colombo 3 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Garn, nach Madras 17 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren, 7 Colli Lampen, 19 Colli Glasperlen; nach Calcutta 2 Colli Strümpfe, 23 Colli Papier, 34 Colli Lampen, 11 Colli Manufacturwaaren, 49 Colli Metallwaaren, 13 Colli Uhren, 120 Colli Oel, 7 Colli Glasperlen, 78 Colli Glaswaaren; nach Penang 20 Colli Papier, 2 Colli Garn, 6 Colli Lederwaaren; nach Singapore 35 Colli Papier, 5 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 12 Colli Glasperlen, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Manila 22 Colli Papier, 11 Colli Glasperlen; nach Yokohama 2 Colli Kurzwaaren. Der Gesammtwerth der verschifften Waaren betrug 510.908 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Am 14. December wurde im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien die Firma:

„Eisenbahn Karlsbad—Johanngeorgenstadt“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Actiengesellschaft gründet sich auf die A. h. Concessionsurkunde vom 2. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1896, auf die mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. October 1897, Z. 32.768, genehmigten Statuten und auf den Constituirungsact ddto. Wien, 29. November 1897.

2. Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien. Derselbe wird jedoch in dem Zeitpunkte nach Böhmen verlegt werden, wenn in Folge der Reinerträgnisse der Bahn durch fünf auf einander folgende Jahre die im Sinne der §§ 3 bis 7 der A. h. Concessionsurkunde vom 2. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1896, vorgesehene staatliche Reinertragsgarantie in keiner Weise in Anspruch genommen werden wird.

3. Der Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Locomotiveisenbahn von dem in Karlsbad zu schaffenden Centralbahnhofe auf und nächst den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad über Alt- und Neurohlau, dann unter Mitbenützung einer Theilstrecke der bestehenden Staatsbahnlinie Chodau—Neudek über Bärringen und Platten an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt mit einer Verbindungslinie zu der bestehenden Station Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn, und ist die Gesellschaft nicht berechtigt, andere Unternehmungen, welche kein concessionsmässiges Zugehör der gedachten Eisenbahnunternehmung bilden, zu betreiben oder sich an solchen Unternehmungen zu betheiligen.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die im § 1 der Statuten genannte Eisenbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 930.000 fl. festgesetzt und besteht aus 9300 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 100 fl. ö. W.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens fünf, höchstens sieben Mitgliedern. Von diesen hat das k. k. Eisenbahnministerium ein Mitglied zu ernennen, weiter hat der Landesausschuss des Königreiches Böhmen, insolange derselbe durch den Besitz der sämmtlichen von ihm gezeichneten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist.

Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren.

Jedes ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrathes hat seine Function bis zu seiner Wiederwahl oder bis zum Eintritte des an seine Stelle neugewählten Verwaltungsrathes auszuüben. Die Ausscheidenden sind wieder wählbar.

Im Falle des Ablebens oder des Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functions-

dauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre im Wege der Cooptirung zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Laut Zuschrift des Landesausschusses des Königreiches Böhmen vom 19. November 1897, Z. 74.592, wurde Seitens dieser Körperschaft Ferdinand Summerecker, kais. Rath und Centralinspector der k. k. Staatsbahnen i. R. in Wien, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Eugen Ausloos, Freiherr von Königswarter'scher Oberforstmeister in Neudek, Dr. Ferdinand Fleischner, Advocat in Karlsbad, Dr. Anton Graf, Advocat in Neudek, Johann Krassl, Gesellschafter der Firma C. T. Petzold & Comp. in Wien, und Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von immer geschriebenen Worte „Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt" entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen Seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Ausserdem können diese Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmt.

Ferner wurde die Firma:

Localbahn Laibach-Oberlaibach
(slovenisch):
Lokalna železnica Ljubljana-Vrbnika

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 137, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. October 1897, Z. 31.179, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 6. December 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien. Der Sitz der Gesellschaft wird jedoch in dem Zeitpunkte nach Laibach verlegt werden, wenn in Folge der Reinerträgnisse der Bahn durch fünf auf einander folgende Jahre die im Sinne der §§ 2 bis incl. 6 der Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 137, vorgesehene staatliche Reinertragsgarantie in keiner Weise in Anspruch genommen werden wird.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Laibach (Bresoviz) im Anschlusse an die Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Oberlaibach.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 100.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, gleich 50.000 fl., festgesetzt und besteht aus 500 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 200 Kronen, gleich 100 fl. ö. W.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; derselbe besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium ist berechtigt, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters hat der Landesausschuss des Herzogthums Krain, insolange derselbe durch den Besitz der sämmtlichen von ihm gezeichneten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des dritten Geschäftsjahres abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung zu fungiren.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalanzahl zu ergänzen. In solchen Fällen ist der Wahlact der nächsten Generalversammlung zur Bestätigung, Aufhebung oder Vornahme einer anderen Wahl vorzulegen. Von Seiten des Landesausschusses des Herzogthums Krain wurde Landesausschuss-Beisitzer und Reichsrathsabgeordneter Franz Povše in Laibach in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung am 6. December 1897 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt: Se. Excellenz Josef Freiherr von Schwegel, k. u. k. geheimer Rath, k. k. Sectionschef a. D. in Wien; Ivan Hribar, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister der Stadt Laibach in Laibach; Gabriel Victor Jelovšek, Landtagsabgeordneter und Grossgrundbesitzer in Oberlaibach; Josef Lenarčić, Landtagsabgeordneter und Grossgrundbesitzer in Oberlaibach; Josef Luckmann, Präsident der krainischen Sparcasse in Laibach, und Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Laibach-Oberlaibach" oder „Lokalna železnica Ljubljana-Vrhnika" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung" und können ausserdem noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXI. Stückes.) Das am 22. December herausgegebene CCXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3560: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. December 1897, Z. 14.847, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem bayerischen Amtsbezirke Berchtesgaden.

Nr. 3561: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. December 1897, Z. 204.554, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem bayerischen Amtsbezirke Vohenstrauss.

— (Inhalt des CCXXII. Stückes.) Das am 24. December herausgegebene CCXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3562: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. December 1897, Z. 120.140, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus dem Stuhlbezirke Güssing (Köszeg) im Comitate Vas (Eisenburg).

Nr. 3563: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. December 1897, Z. 24.269, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Ramnicul seratu.

Personal-Nachrichten.

Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December 1897 den in der landesbefugten Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bediensteten Vorarbeitern Mathias Dwořak und Ferdinand Schwager in Anerkennung ihrer vieljährigen, einem und demselben Industrie-Unternehmen zugewendeten treuen und belobten Berufsthätigkeit das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Berichtigung von Kohlenfrachtsätzen.

Im Nachtrage V zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Beraun — Duschnik, werden im zweiten Anhange nachstehende Kohlenfrachtsätze wie folgt berichtigt:

Von Schlan und Schlan Ladegeleise nach Nürschan . . . . . . von 22 kr. auf 27 kr.
„ Stupno-Břas nach Repora . . „ 31 „ „ 21 „
„ Kosten nach Schlan Ladegeleise „ 18 „ „ 19 „
„ Ladowitz nach Schlan und Schlan Ladegeleise . . . . . „ 19 „ „ 18 „

Wien, am 23. December 1897. [1054]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.)

Eröffnung der Haltestelle Lindenhau für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Lindenhau der Linie Wien — Eger wird am 1. Jänner 1898 auch für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen (lebende Thiere, feuergefährliche und explosive Gegenstände ausgenommen) eröffnet.

Die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen betragen:

für Lindenhau-Sandau 8 km
„ „ -Eger 10 „

und werden die Entfernungen im Verkehre mit den übrigen Stationen durch Anstoss von 8 km an Sandau ermittelt.

Pilsen, am 21. December 1897. [1055]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Theil IV, Heft 3 (Ausnahmetarif für Holz) vom 1. Juni 1894.

Mit 1. Februar 1898 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Titelblattes, der Tarifbestimmungen, sowie der besonderen Bestimmungen.*)
II. Ergänzung der Tariftabelle.
III. Aufhebung der kilometrischen Entfernungen, sowie der Lieferfristtabelle.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 23. December 1897. [1056]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

*) Insoweit Erschwerungen eintreten, gelten die bisherigen besonderen Bestimmungen noch bis einschliesslich 15. März 1898.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Ausserkraftsetzung der Kartirungssätze nach und von Fehring-Landesgrenze.

Die mit Verlautbarung im Verordnungsblatte Nr. 37 ex 1897 eingeführten Kartirungssätze nach und von Fehring-Landesgrenze für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Linie Graz—Fehring, den Localbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits, giltig vom 1. Mai 1897, treten mit 31. December 1897 ausser Kraft.

Wien, am 20. December 1897. [1057]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung betreffend den Nachtrag III zum Ausnahmetarife für Petroleumtransporte.

In der Kundmachung [955] in Nr. 140, Seite 2573 ex 1897 dieses Blattes hat die sub 2) angeführte Stationsbezeichnung nicht Furth, sondern „Fürth“ zu lauten.

Wien, am 22. December 1897. [1058]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Wiederaufhebung der Beschränkung der Entladefristen für Wagen der Schmalspurbahnen betreffend.

Die in der Bekanntmachung vom 6. October 1897 wegen aussergewöhnlichen Güterandranges auf den schmalspurigen Linien angeordnete Beschränkung der Entladefristen für Wagen der Schmalspurbahnen auf sechs Tagesstunden wird vom 27. December 1897 wieder aufgehoben.

Dresden, am 21. December 1897. [1059]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Erstreckung der Giltigkeitsdauer der zur Zeit bestehenden Tarife.

Die laut Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 134 vom 23. November 1897 unter Nr. 909 mit Ablauf des Monates December 1897 ausser Wirksamkeit tretenden Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien bleiben noch bis 31. Jänner 1898 in Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife, welche neben Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen aufweisen, wird eine besondere Kundmachung erlassen.

Wien, am 20. December 1897. [1060]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Gütern aller Art in Ala.

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898 können Frachtgutsendungen nach Italien via Peri, welche in Stationen der Strecken Budapest S.B.—Pragerhof, Graz—Pragerhof und Oedenburg—Barcs zur Aufgabe gelangen, und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreich-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, die ursprüngliche Aufgabestation und die italienische Bestimmungsstation in Betracht gezogen, die Verkehrsleitung via Peri zu erfolgen hat, unter Beobachtung besonderer Bedingungen in der Station Ala zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche dieses Zugeständniss in Anspruch nehmen wollen, müssen sich vorerst wegen Bekanntgabe der vorerwähnten besonderen Bedingungen mit der gefertigten General-Direction ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 20. December 1897. [1061]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die in Nr. 121 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 19. October 1897 kundgemachte Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Frachtenabgabe in der Station Wien tritt mit 1. Jänner 1898 ausser Kraft.

Alle am 1. Jänner 1898 auf Lager befindlichen Güter, für welche die bis 31. December 1897 geltende lagergeldfreie Abnahmefrist von 2 Tagen nicht abgelaufen ist, geniessen bereits die volle tarifmässige lagergeldfreie Zeit.

Auf die am 1. Jänner 1898 nach den bis 31. December 1897 geltenden Bestimmungen noch nicht lagergeldpflichtigen Sendungen von: Wein, Soda, Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, dann Holz, finden die für das Jahr 1898 laut besonderer Bekanntmachung widerruflich gewährten Lagerbegünstigungen Anwendung.

Wien, am 23. December 1897. [1062]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Nachtrag III zum Tarife Nr. 1.) Am 1. December trat der Nachtrag III zum Tarife Nr. 1 in Kraft. Dieser, bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Entfernungen für neuaufgenommene Stationen der Directionsbezirke Hannover und Münster, abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen des Directionsbezirkes Hannover, sowie Entfernungen für die neuaufgenommene Station Obergrüna der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Verbandsverkehr. (Nachtrag I zum Tarif für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge.) Am 1. December trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Dieser, bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen Annaberg, Frohburg und Groitzsch der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Globig, Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.) und Leipzig (Magdeb. Bhf.) des Directionsbezirkes Halle.

Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz-Heinrich-Bahn. (Tarifnachträge.) Die in dem Theil II des Gütertarifes zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn vom 1. März 1893 (Seite 12) unter Ziffer II B. 1 gewährte ausnahmsweise Behandlung der Beförderuug von Milch wurde vom 1. December 1897 an ausgedehnt auf „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken". Gleichzeitig kam zu dem Heft I des Tarifes der IV. Nachtrag zur Einführung (gratis). Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und einen anderweiten Tarif für Milch, sowie Frachtsätze für Roheisen von Differdingen.

Ferner kamen zum 1. December 1897 zu den Heften 4, 5, 6 und 9 Nachträge zur Ausgabe (gratis), durch welche ebenfalls Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, insbesondere Frachtsätze für Düngemittel von Rodingen, französische Grenze, und neue Frachtsätze des Specialtarifes III für Differdingen eingeführt wurden.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. (Ermässigte Frachtsätze.) Mit Geltung vom 19. November alten / 1. December neuen Stils 1897 ab traten im Verkehr von sämmtlichen Stationen der Rybinsker (Moskau-Windau-Rybinsker) Eisenbahn, von sämmtlichen Stationen der Nowgoroder schmalspurigen (Moskau-Windau-Rybinsker) Eisenbahn, den Stationen Twer, Bologoje, Uglowka der Nikolaibahn und Ostaschkowo (Nowotorschskaja) der Nowotorschsk- (Nikolai-) Eisenbahn nach sämmtlichen deutschen Stationen der Tabellen I a und I b des vom 1./13. April 1893 giltigen Deutsch-Russischen Ausnahmetarifes 8 für Flachs und Hanf an Stelle der bisherigen anderweitige ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die genannten deutschen Stationen Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Ermässigte Frachtsätze für Eisenerz etc.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 traten für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb von Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar nach Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte (Oberschl.), Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze, ferner für Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetrieb von den oben genannten Hafenstationen nach Friedrichshütte und Rosdzin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. (Abfertigung von Bier und frischen Häringen.) Die Abfertigung von Bier und frischen Häringen mit weissem Frachtbrief wird wegen des beschränkten Raumes in der Eilgutabfertigung auf dem Personenbahnhofe in Stettin endgiltig nach dem Centralgüterbahnhofe verlegt. Der Frachtberechnung für diese Sendungen werden mit sofortiger Giltigkeit die Entfernungen des Centralgüterbahnhofes zugrunde gelegt. Soweit durch diese Massnahme Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 15. Jänner 1898 in Kraft.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbands-Gütertarif. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 9 für Eisen und Stahl.) In den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen und den Küsten- etc. Stationen werden mit Giltigkeit vom 1. December 1897 Frachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen nebst Anwendungsbedingungen im Verkehre von Aschaffenburg und Lindau aufgenommen. Die Frachtsätze der Classe II a von Passau nach einzelnen nördlichen Stationen wurden mit Giltigkeit vom gleichen Tage ab berichtigt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband. (Nachtrag 1 zum Tarife für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge.) Mit Giltigkeit vom 1. December trat zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Mai 1896 der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und zum Kilometerzeiger.

Der Nachtrag ist unentgeltlich durch die Abfertigungsstellen zu beziehen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. December 1895. (Einbeziehung der Station Dornach) Mit Giltigkeit vom 1. December 1897 wurde die Station Dornach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Von	Nach																				
	Eger tr.			Franzensbad tr.			Furth i. W. tr.			Kufstein tr.			Passau tr.			Salzburg tr.			Simbach tr.		
	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk. a	b
Dornach	595	1·73	1·37	602	1·75	1·38	604	1·75	1·39	536	1 56	1·24	625	1·81	1·44	590	1·71	1·36	561	1·63	1·29

Der Tarif ist auf Seite 16 und 17 entsprechend zu ergänzen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Nahtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1897 gelangte der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen.
II. Aenderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
III. Aenderung und Ergänzung der Kilometertafel II.
IV. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, und zwar:
  1. Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif),
  2. Ausnahmetarif 6 für Kohlen,
  3. Ausnahmetarif 10 für Malztreber.
V. Aenderung und Ergänzung des Abschnittes G (Anhang zum Tarif — Uebergangstarif — für den Verkehr mit schmalspurigen Nebenbahnen).
VI. Berichtigungen.

Getreideausfuhrtarif Norddeutschland - Schweiz und Westösterreich vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag I.) Am 1. December 1897 trat der I. Nachtrag in Kraft, welcher ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarife auch Frachtsätze für die Stationen Passau tr. und Simbach tr. enthält.

Vor Gebrauchnahme des Nachtrages ist auf Seite 6 in Zeile 9 von unten statt „A 3 a" zu setzen: „A 3".

— (Berichtigungsblatt.) Mit Wirksamkeit ab 1. December 1897 ist ein Berichtigungsblatt zum I. Nachtrag in Kraft getreten, welches u. A. die Aufhebung der Frachtsätze für Neubrandenburg und Stargard i. P. im Verkehre mit Passau tr. und Simbach tr. enthält.

Auf Seite 9 des Haupttarifes ist der Frachtsatz Grabow-Salzburg tr. in 2·14 Mk. für 100 kg zu berichtigen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. (Ausnahmefrachtsatz für Steine.) Mit Wirksamkeit vom 10. December 1897 ab kam für die Beförderung von Steinen des Specialtarifes III in ganzen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Bayreuth nach Asch ein Ausnahmefrachtsatz von 0·28 Mk. für 100 kg zur Berechnung, wovon beim Ausnahmetarif Nr. 13 b auf Seite 179 des IV. Nachtrages zu Heft C Vormerkung zu machen ist.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. December 1895. (Einbeziehung der Station Dornach.) Mit Giltigkeit vom 1. December wurde die Station Dornach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnittarif vom 1. Juli 1895. (Stückgutabfertigung der Station Dorfgütingen.) Die Vicinalbahnstation Dorfgütingen dient nun ausser dem Wagenladungsverkehr auch dem Stückgutverkehr bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg.

Ueber die mit sofortiger Giltigkeit eingeführten Stückgutsätze ertheilt die genannte Station Auskunft.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Eisen- und Stahl-Ausnahmetarif.) Der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl (Seite 17—21 des Nachtrages 2) wurde mit Giltigkeit vom 1. December 1897 ergänzt, bezw. berichtigt, wie folgt:

Im Waarenverzeichnisse ist unter II b nachzutragen:

„2. Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen.

a) Folgende Gegenstände des Specialtarifes I: Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern.

b) Eisen und Stahl, wie im Specialtarif II des Deutschen Gütertarifes genannt."

Der bisherige erste Absatz II b erhält die Ziffer „1".

Die Ausnahmefrachtsätze der Classe II. b. 2 werden angewendet:

I. sogleich bei der Auflieferung ohne Ausübung einer besonderen Controle, wenn die Sendungen an eine deutsche Schiffswerft adressirt und in den Frachtbriefen unter der Rubrik „Inhalt" ausdrücklich als zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen bestimmt bezeichnet sind — der Eisenbahn bleibt jedoch das Recht der Nachprüfung vorbehalten, ob die Verwendung zu obigem Zwecke erfolgt ist; —

II. nachträglich im Erstattungswege, wenn die Sendungen an andere Empfänger adressirt sind und der Empfangseisenbahn innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Ablauf desjenigen Monats, in welchem die Aushändigung der Frachtbriefe an den Empfänger erfolgte, der Nachweis der stattgehabten Verwendung der Eisenartikel zu obigem Zwecke in folgender Weise erbracht wird:

a) durch Vorlage des Originalfrachtbriefes,

b) durch Beibringung einer Bescheinigung folgenden Inhalts:

1. Bescheinigung (für den Fall, dass die Sendung nur Schiffsbaueisen enthält):

Ich (Firma etc.) erkläre hiemit auf Pflicht und Gewissen, dass die in beigeschlossenen Frachtbriefen verzeichneten Eisen- und Stahlwaaren, und zwar:

. . . . kg Stahlplatten,
. . . . kg Eisenplatten u. s.w

im Monat . . . . 189 . an die Schiffswerft von . . . . geliefert sind.

Ich bin bereit, auf Verlangen der Eisenbahn dieses durch Vorlage meiner Handlungsbücher und durch eine auf meine Kosten zu bewirkende Prüfung derselben nachzuweisen.

(Ort und Datum:) (Unterschrift:)

2. Bescheinigung (für den Fall, dass Schiffsbaueisen mit dem zu gleichen Frachtsätzen abzufertigenden Eisen etc. nach ausserdeutschen Ländern zusammengeladen ist):

Ich (Firma etc.) erkläre hiemit auf Pflicht und Gewissen, dass die in den beigeschlossenen Frachtbriefen verzeichneten Eisen- und Stahlwaaren, und zwar:

. . . . kg Stahlplatten,
. . . . kg Eisenplatten u. s. w.
im Monat . . . . 189 . an die Schiffswerft von . . . . geliefert sind,
ferner:
. . . . kg Stahlplatten,
. . . . kg Eisenplatten u. s. w.
im Monat . . . . 189 . mittelst des Schiffes (Name) nach ausserdeutschen Ländern (Name des Bestimmungslandes) exportirt sind.

Ich bin bereit, auf Verlangen der Eisenbahn dieses durch Vorlage meiner Handlungsbücher und durch eine auf meine Kosten zu bewirkende Prüfung derselben, bezw. durch Vorlage der Connossements nachzuweisen.

(Ort und Datum:) (Unterschrift:)

Auch im Falle zu II. bleibt eine weitere Nachprüfung wegen Verwendung der Sendungen zu obigem Zwecke im Einzelfalle vorbehalten.

Wird eine Menge bis zu 5 pCt. der Frachtbriefsendung für Schiffsbauzwecke nicht verwendet, oder im Falle der Zusammenladung nicht nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt, so soll die Anwendung dieses Ausnahmetarifes deswegen nicht ausgeschlossen sein.

Vor die Stationsnamen „Nordenham und Fischereihafen", „Brake (Old.)", „Elsfleth" (Seite 20, bezw. 21) wird ein †† gesetzt.

Die Frachtsätze der Classe II b von Aschaffenburg nach Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Cuxhaven, Flensburg, Hamburg und Wilhelmsburg, Harburg H., Harburg U. E., Kiel, Vegesack (Grohn-) — Seite 20, 21 — erhalten ein ††.

Im Kopf der Tabellen (Seite 20, 21) wird unter „Neu-Ulm" vor die Bezeichnung der Classe: „II b" ein †† gesetzt.

Zu dem †† wird am Fusse der Seiten 20 und 21 folgende Anmerkung aufgenommen:

„†† II b nicht für Schiffsbaueisen."

Die Frachtsätze der Classe II a für Passau (Seite 19) werden berichtigt wie folgt:

Nach	für 100 kg in Mk. von Passau II a
Flensburg	2·22
Hadersleben	2·36
Husum	2·22
Kiel	2·07
Neumünster	2·01
Rendsburg	2·08
Schleswig	2·15
Lübeck	1·89

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Nachtrag XVIII.) Am 15. December 1897 gelangte der Nachtrag XVIII zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Malz, sowie die seit Jänner 1895 im Verfügungswege bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz- und Mühlenerzeugnissen für Verkehr von Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen u. s. w. nach Basel transit, Waldshut transit u. s. w. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus und nach West-Oesterreich vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag I.) Am 1. December wurde zu obigem Ausnahmetarif der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen" (darunter auch Vorschriften über die Einlagerung und Reexpedition von Getreide- u. s. w. Sendungen), sowie Aenderungen von Frachtsätzen und neue Frachtsätze, insbesondere auch über die Ausfuhr über Passau und Simbach. Ferner werden durch den Nachtrag bestimmte Frachtsätze des Tarifes unter gewissen Bedingungen auf Sendungen nach Basel loco und Schaffhausen loco giltig erklärt, sowie die Anwendung des Tarifes auf Getreide- u. s. w. Sendungen nach Frankreich und Italien bei Beförderung durch die Schweiz zugelassen.

Soweit durch den Nachtrag I Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 16. Jänner 1898 ab Giltigkeit.

Nähere Auskunft über den Inhalt des Nachtrages ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ostdeutscher Gütertarif (Gruppe I/II). (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. December wurde der Nachtrag IV zum Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Directionsbezirkes:
Bromberg: Strebelow;
Danzig: Goddentow-Lanz;
Breslau: Brockau, Eisersdorf, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck, Rosen, Rüstern, Seitenberg a. d. Biele, Ullersdorf, Warkotsch;
Kattowitz: Cosel (Oderhafen);
Posen: Korsenz;

b) Berichtigungen und bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Die erhöhte Entfernung Widau—Pleschen tritt erst am 15. Jänner 1898 in Kraft.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Obergrüna.) Mit Giltigkeit vom 1. December wurde die Station Obergrüna der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf Weiteres die Entfernungen der Station Wüstenbrand (Sächs. Staatsb.) zuzüglich 3 km zugrunde gelegt.

Magdeburg - Halle - Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der Station Obergrüna.) Am 1. December wurde die Station Obergrüna der Sächsischen Staatsbahnen in die vorbezeichneten Güterverkehre einbezogen. Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2924	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	1. Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Klein-Schwechat für Kaiser-Ebersdorf)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	750 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	730 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Klein-Schwechat die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass ad 2 wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Klein-Schwechat (für Kaiser-Ebersdorf)			Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
2925	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Kohlen, mineralische	1. Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Abzweigung des Industriegeleises der Wienerberger Ziegelfabrik], dann nach Oberlaa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	750 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	730 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass ad 2 wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises der Wienerberger Ziegelfabrik, dann nach Oberlaa)			Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)			
2926	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Stefanau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	564 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	504 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	60 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2927	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Zöptau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	746 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	726 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2928	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Eisenberg a. d. M.				766	736	30			
					Märzdorf				766	736	30			
					Hannsdorf				786	756	30			
					Grumberg-Mohrau				826	796	30			
					Grulich				846	816	30			
					Wichstadtl-Lichtenau				866	836	30			
2929	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Džbell-Jessenetz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der ein-chlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	792 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	711 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	81 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2930	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzbell-Jessenetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Kartirungsfrachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	711 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	672 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	39 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2931	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	952 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	811 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	141 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewährt
2932	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Kartirungsfrachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	811 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	772 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	39 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)					
2933	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1897	479	394	85	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen von Karwin nicht betheiligt
					Granica				486	336	150			
				M.-Ostrau	Szczakowa				473	394	79			
					Granica				480	336	144			
				Hruschau	Szczakowa				468	382	86			
					Granica				475	326	149			
				Karwin	Szczakowa				514	428	86			
					Granica				518	368	150			
			Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa				479	350	129			
					Granica				486	336	150			
				M.-Ostrau	Szczakowa				473	342	131			
					Granica				480	330	150			
				Hruschau	Szczakowa				468	338	130			
					Granica				475	326	149			
				Karwin	Szczakowa				514	384	130			
					Granica				518	368	150			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2934	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1898, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Localbahnen vom 1. Februar 1897	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Troppau K.F.N.B.				238	158	80			
					Ottendorf bei Troppau				368	292	76			
					Schönstein				368	332	36			
					Mladetzko				422	372	50			
					Eckersdorf				438	396	42			
					Freihermersdorf				458	436	22			
					Bennisch				486	476	10			
				M.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.				210	158	52			
					Ottendorf bei Troppau				340	292	48			
					Schönstein				340	332	8			
					Mladetzko				394	372	22			
					Eckersdorf				410	396	14			
2935	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Czernotin-Keltsch	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohle, Coaks und Briquettes von Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1897	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller			Im Kartirungswege		
									404	388	16			
				M.-Ostrau		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898		392	376	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2936	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Bahnverwaltung verwendet werden	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 51.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bei der letzteren Adressirung aus den Frachtdocumenten zu ersehen sein muss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat. Erscheinen der reclamirenden Firma auf den Frachtbriefdocumenten als Versenderin	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	a) 746 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) b) 746 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	a) 640 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) b) 560 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	a) 106 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) b) 186 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	ad a) Im Kartirungswege ad b) Durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 640 Hellern per metr. Tonne und Rückvergütung von 80 Hellern per metr. Tonne aus demselben	ad b) Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, alle im Laufe des Jahres 1898 expedirten Sendungen nachweisenden Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft gefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungsfrachtsatzes von 640 Hellern per metr. Tonne ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Verfrachtungsquantums von 51.000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publication erfolgt von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
2937	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Brüsau-Brünnlitz Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	1036 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) Verschieden	964 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) Verschieden	72 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 104 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze nach Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass von 104 Hellern per metr. Tonne um die gleiche Differenz reducirt
2938	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oświęcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	378 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	240 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2939	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Saybusch-Zabłocie	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898		407 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	306 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	101 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
2940	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Wien Nordbahnhof-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, gleichviel in welchem Heizhause oder bei welcher anderen Dienststelle der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahnhof-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in den über Wien hinaus gelegenen Heizhäusern oder bei einer anderen über Wien hinaus gelegenen Dienststelle der genannten Verwaltung verwendet werden	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 40.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses oder einer anderen Dienststelle der genannten Verwaltung; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtbriefen als Versenderin	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898		a) 750 Heller per metr. Tonne (1000 kg) b) 750 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	a) 640 Heller per metr. Tonne (1000 kg) b) 560 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	a) 110 Heller per metr. Tonne (1000 kg) b) 190 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Ad a) Im Kartirungswege Ad b) Durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 640 Hellern per metr. Tonne und Rückvergütung von 80 Hellern per metr. Tonne aus demselben	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Versenderin lautende, alle im Laufe des Jahres 1898 expedirten Sendungen nachweisenden Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und ein von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien verwendete Kohle nachgewiesen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungsfrachtsatzes von 640 Hellern per metr. Tonne ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Verfrachtungsquantums von 40.000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2941	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere Karwin	Ungar.-Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1897	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller 550 498	470 418	80 80	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	An der Frachtbegünstigung von Karwin ist die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nicht betheiligt
2942	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Olmütz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	443 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	384 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	59 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2943	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Hrachowetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 bis Krasna und ab der letzteren Station Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	263 kr. = 526 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	442 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	84 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2944	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Wsetin	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 bis Wall.-Meseritsch und ab der letzteren Station Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	308 kr. = 616 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	560 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	56 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2945	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Rožnau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Bis Krasna directer Ausnahmetarif für mineralische Kohlen vom 1. August 1889 und ab Krasna Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	287 kr. = 574 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	514 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	60 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens wei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2946	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Coakskohle)	H r u s c h a u	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen nach der Central-Ceaksanstalt, dem Karolinen-Schachte, dem Tiefbauschachte und den Jaklowetz-Schächten auf der Mähr.-Ostrauer Montanbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Entrichtung der Transportgebühren durch den auf die Begünstigung im Rückvergütungswege reflectirenden Versender	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	95 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	a) 66 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) b) 44 „ „ „ „ (à 1000 „)	a) 29 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) b) 51 „ „ „ „ (à 1000 „)	a) Im Kartirungswege, b) durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 66 Hellern per metr. Tonne und Rückvergütung von 22 Hellern per metr. Tonne aus demselben	b) Auf den auf das Zugeständniss reflectirenden Versender als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	In das Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen werden auch die innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses vom Franz-Schachte in Przivos (Station Mähr.-Ostrau) nach der Central-Coaksanstalt, dem Karolinen-Schachte, dem Tiefbauschachte und den Jaklowetz-Schächten auf der Mähr.-Ostrauer Montanbahn verfrachteten Kleinkohlensendungen eingerechnet, ohne dass dieselben jedoch irgendwie beneficirt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2947	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen.	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. October 1896	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Alt-Sandez				846	818	28			
					Baranow				806	778	28			
					Bełz				1086	1058	28			
					Biecz				806	778	28			
					Bogdańowka-Kamionka				1386	1358	28			
					Boryslaw				1126	1098	28			
					Brzeznica				414	338	76			
					Buczacz				1446	1418	28			
					Bursztyn				1266	1218	48			
					Chabówka				666	618	48			
					Chmielów				826	798	28			
					Czernowitz				1506	1478	28			
					Czortków				1506	1478	28			
					Dobrzechów				866	818	48			
					Drohobycz				1106	1078	28			
					Trysztak				866	838	28			
					Gorlice				806	778	28			
					Gródek				1026	1018	8			
					Hadynkowce				1546	1518	28			
					Husiatyn				1586	1558	28			
					Iwonicz				886	858	28			
					Jaroslau				866	858	8			
					Jaślany				786	758	28			
					Jasło				846	818	28			
					Kalusz				1266	1238	28			
					Kalwarya				486	458	28			
					Kolomea				1406	1378	28			
					Kopyczyńce				1566	1538	28			
					Korczów bei Uhnów				1066	1038	28			
					Krosno				866	858	8			
					Lańcut				826	798	28			
					Lemberg				1106	1058	48			
					Limanowa				806	738	68			
					Maków				586	538	48			
					Marcinkowice				846	778	68			
					Maxymówka				1366	1338	28			
					Mielec				766	738	28			
					Moderówka				866	818	48			
					Mościska				986	958	28			
					Muszyna-Krynica				906	878	28			
					Nadbrzezie				866	818	48			
					Nepolokoutz				1486	1158	28			
					Neu-Sandez				826	798	28			
					Nowosielce-Gniewosz				946	898	48			
					Podwoloczyska				1406	1378	28			
					Przeczisżów				314	258	56			
					Przemyśl				946	898	48			
					Przeworsk				866	818	48			
					Radymno				906	878	28			
					Ropczyce				726	718	8			
					Rymanów				906	878	28			
					Rzeszów				786	758	28			
					Sanok				946	918	28			
					Skawina				386	378	8			
					Snyatyn-Zalucze				1466	1438	28			
					Stanislau				1326	1298	28			
					Sucha				586	538	48			
					Tarnobrzeg				846	818	28			
					Tarnopol				1326	1298	28			
					Wielkie drogi				426	378	48			
					Zagórz				946	918	28			
					Zarszyn				926	898	28			
					Zator				314	258	56			
					Zborów				1246	1218	28			
					Zbydniów				866	838	28			
					Zloczów				1146	1118	28			
					Zuczka				1506	1478	28			
				Trzebinia	Brzeznica				344	338	6			
					Limanowa				744	738	6			
					Marcinkowice				784	778	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
ad 2947	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohle, Coaks und Briquettes von Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1897	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Andrychau				536	510	26			
					Kalwarya-Zebrzydowska				486	404	82			
					Kozy				442	426	16			
					Wadowice				546	520	26			
2948	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oświęcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	245 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	107 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2949	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische			Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Trzebinia	Bielitz				302	252	50			
					Lobnitz				322	274	48			
					Saybusch-Żablocie				361	312	49			
				Szczakowa	Bielitz				347	298	49			
					Lobnitz				367	320	47			
					Saybusch-Żablocie				406	356	50			
				Szczakowa	Oświęcim loco				245	226	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2950	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	130 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	108 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	22 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2951	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Oświęcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	174 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	36 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2952	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	236 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	180 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	56 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	29[illegible]
Die Publication erfolgt: 2. von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3. und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: 4. für Artikel	Kohlen, mineralische, und Coaks
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Zabrze, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugo-zwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglückgrube, Bobrek, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Laurahütte, Ficinus-schacht, Chassëeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Nicolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Emmagrube; b) Morgenroth, Cleophasgrube, Kattowitz, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Susannaweiche (Jakobgrube), Orzesche, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha- Valeska- und Trautscholdsegengrube, Beatenglück-, Hoym- und Redengrube; c) Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Imielin, Emanuelsegen
5. nach	K o z y
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen
7. und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: 8. Bezeichnung	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897
9. Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	ad a) 10 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) ad b) 20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) ad c) 30 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
12. Art der Durchführung	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e
13. Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14. Besondere Bemerkungen	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
2954	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des königl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Beuthen O.S.E., Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Cleophasgrube	Andrychau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	Heller per metr. Tonne à 1000 kg 10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. — Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Deutschlandgrube, Maxgrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen							20			
				Kattowitz, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Imielin							30			
				Georggrube							40			
				Myslowitz Myslowitzgrube							50			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							60			
2955	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des königl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	Kenty	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohle und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	Heller per metr. Tonne à 1000 kg 60	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen							70			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Laufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2956	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	Heller per metr. Tonne à 1000kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				Emanuelsegen, Bradegrube, Augustensfreudengrube							60			
				Susannaweiche (Jacobgrube)							90			
				Paulusgrube, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Cleophasgrube, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)							110			
				Deutschlandgrube, Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube							120			
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Laurahütte, Ficinusschacht, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Georggrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							130			
				Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							160			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2957	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Myslowitz und Myslowitzgrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donauregulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauuferbahn bestimmt und entweder an die Donauregulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. September 1897	per metr. Tonne (à 1000 kg) Heller a) 968 b) 968	a) 948 b) 948	a) 20 b) 20	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate und bei den Sendungen, welche nicht an die Donauregulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donauregulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Die Frachtsätze ad a) kommen bei einem kundgemachten Coursstande von 200 Kronen = 165—169 Mark und die Frachtsätze ad b) bei einem kundgemachten Coursstande von 200 Kronen = 169 Mark und darüber zur Anwendung
				Georg-Grube					a) 1056 b) 1053	a) 1036 b) 1033	a) 20 b) 20			
				Cleophas-Grube					a) 1069 b) 1066	a) 1049 b) 1046	a) 20 b) 20			
				Emanuel-Segen					a) 1044 b) 1040	a) 1024 b) 1020	a) 20 b) 20			
2958	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohle	Orzesche	Gaswerk Erdberg	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	per metr. Tonne (à 1000 kg) Heller a) 1124 b) 1120		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze ad a) kommen bei einem kundgemachten Coursstande von 200 Kronen = 165—169 Mark und die Frachtsätze ad b) bei einem kundgemachten Coursstande von 200 Kronen = 169 Mark und darüber zur Anwendung.
				Ludwigsglück						a) 1192 b) 1187				
				Zabrze-Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louise-Grube						a) 1184 b) 1178				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2959	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Blansko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller 836	746	90	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr.-Ostrau					828	746	82			
2960	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller 319	264	55	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mähr.-Ostrau					308	230	78			
				H[illegible]					302	226	76			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2961	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Coaks	Teschen K.F.N.B transito (für Sendungen von Trzynietz) — via Bielitz-Trzebinia	Granica transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	463 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	314 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	149 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
2962	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Coaks	Trzynietz	Ustron	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	240 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)		Im Kartirungswege		
2963	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Braunkohlen	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur Szt.-György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Kartirungsfrachtsatz laut Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 137 ex 1897 unter fortlaufender Nummer 2214	140 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	100 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	40 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
2964	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Südbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmateriale zur Kunstdünger-Fabrication	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Lundenburg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Tarif für den Südnordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	153 Heller		Im Kartirungswege		
2965	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Heu und Stroh	Mähr.-Ostrau	Kunzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	20 Heller	15 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
										Heller				
2966	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Rohmaterialien, als: Roheisen, Alteisen, Ingots, Zaggeln, Rohschienen, Quarz, Thon, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Eisenerze und Schlacken	Lipina-Carlshütte	Baschka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek						4				
				Mähr.-Ostrau						28				
				Ostrau-Witkowitz						24				
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte					4				
				Mähr.-Ostrau						21				
				Ostrau-Witkowitz						18				
				bezw. vice versa										
2967			Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Baschka	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			49	36	13			
					Ostrau-Witkowitz				44	32	12			
					Lipina-Carlshütte				19	10	9			
					Friedek-Mistek				14	6	8			
					Friedland				14	12	2			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				40	28	12			
					Ostrau-Witkowitz				35	24	11			
					Friedek-Mistek				14	5	9			
					Friedland				28	21	7			
				bezw. vice versa										
2968			Cement und grobe Schleifsteine	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			13	10	3			
2969			Schleifsteine, grobe	Friedek-Mistek	Baschka				13	10	3			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				39	22	17			
					Baschka				48	28	20			
									per metrischer Tonne (à 1000 kg) Heller					
2970			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Baschka	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			403	300	103			
				Ostrau-Witkowitz					364	280	84			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				324	260	64			
				Ostrau-Witkowitz					284	240	44			
				Friedek-Mistek	Baschka				108	80	28			
					Lipina-Carlshütte				113	80	33			
						und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
										Heller				
2971	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), exclusive Grubenholz	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	38	29	9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz				34	26	8			
					Kunzendorf				28	21	7			
					Paskau				19	13	6			
				Friedland	Mähr.-Ostrau				Verschieden	39	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					36				
					Kunzendorf					31				
					Paskau				33	25	8			
					Lipina-Carlshütte				26	20	6			
					Mähr.-Ostrau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).			Verschieden	42	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					39				
					Kunzendorf					34				
					Paskau				33	27	6			
					Lipina-Carlshütte				26	21	5			
				Baschka	Mähr.-Ostrau				42	35	7			
					Ostrau-Witkowitz				38	31	7			
					Kunzendorf				32	25	7			
					Paskau				23	18	5			
					Lipina-Carlshütte				17	14	3			
					Friedek-Mistek				13	10	3			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				38	31	7			
					Ostrau-Witkowitz				34	28	6			
					Kunzendorf				28	22	6			
					Paskau				19	14	5			
					Lipina-Carlshütte				13	10	3			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				34	28	6			
					Ostrau-Witkowitz				30	24	6			
					Kunzendorf				24	18	6			
					Paskau				15	11	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)					
2972	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Paskau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	258	240	18	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Ostrau-Witkowitz	Paskau				218	210	8			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				324	300	24			
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte				284	256	28			
				Mähr.-Ostrau	Baschka				403	376	27			
				Ostrau-Witkowitz	Baschka				364	330	34			
				Mähr.-Ostrau	Friedland				433	328	105			
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				432	298	134			
				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				364	220	144			
				Ostrau-Witkowitz	Friedek-Mistek				324	200	124			
				Ostrau-Witkowitz	Rattimau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).**	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898		218	120	98			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Mähr.-Ostrau	Rattimau				258	140	118			
2973				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898		44	33	11		Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
			Baumwolle, rohe	Altona, Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freibezirk), Brake, Bremerhaven Freihafen und Zollinlandsbahnhof, Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham, Hamburg B., Harburg H., Wilhelmsburg, Lübeck, Stettin, Swinemünde und Warnemünde	Friedek-Mistek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Theil II. Heft 2, vom 1. Juni 1894	Verschieden	Verschieden	0·09 Mark		Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gesammtantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn getragen. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2974	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen nach Nesselsdorf via Stauding)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1898	40 Heller	28 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1898	Baschka	Friedland transito (für Sendungen nach Nesselsdorf)				14 Heller	12 Heller	2 Heller			
2975	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet; Geschirr zum Hausgebrauch, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen; Gusswaaren, nicht genannte; dann Feilen und Raspeln	Trzynietz	Peri transit	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, die Frachtsätze unter c) " " " " " 10.000 kg per verwendeten „vierrädrigen" Wagen und per Frachtbrief. Die Frachtsätze nach **Peri trs.** gelangen ausschliesslich nur für Sendungen nach italienischen Stationen **westlich** der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia zur Berechnung. — Für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen gelten die Frachtsätze nach **Pontebba trs.** Die Frachtbriefe haben directe nach den italienischen Bestimmungsstationen zu lauten, und es muss auf denselben die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri (Ala)", bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba" vorgeschrieben sein. Anderweitige Routenvorschriften sind unzulässig	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Francs per Tonne = 1000 kg a) 61·24 b) 50·16 c) 44·72	Verschieden	Kartirung		Für das Aufladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn massgebend
					Pontebba transit					a) 49·24 b) 40·16 c) 37·72				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
2976	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Brody (Bhf.) trs.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Elbeumschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	303	234*)	69	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					366	276*)	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen a) von Stationen der Strecke Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 334	248*)	86			
				b) Proskurow					b) 334	221*)	113			
				c) Bogdanowzy und darüber hinaus					c) 334	199*)	135			
				d) Schmerinka und darüber hinaus					d) 334	166*)	168			
				Brody (Bhf.) trs.	Schönpriesen-Umschlag				298	229*)	69			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					361	271*)	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen a) von Stationen der Strecke Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 329	243*)	86			
				b) Proskurow					b) 329	216*)	113			
				c) Bogdanowzy und darüber hinaus					c) 329	194*)	135			
				d) Schmerinka und darüber hinaus					d) 329	161*)	168			
				Brody (Bhf.) trs.	Dresden-Elbequai				332	263	69			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					395	305	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Sendungen a) von Stationen der Strecke Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 363	277	86			
				b) Proskurow					b) 363	250	113			
				c) Bogdanowzy und darüber hinaus					c) 363	228	135			
				d) Schmerinka und darüber hinaus					d) 363	195	168			
										Mark				
2977	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. des Ausnahmetarifes Nr. 11	Prag, Prag-Anglobank Oe.N.W.B., Prag, Bubeně, Bubna St.E.G.	Ratibor (Directions-Bezirk Kattowitz)	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 11 geltenden Bedingungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Abtheilung a —	2·80		Im Kartirungswege		
									b —	2·17				
									c —	2·16				
									d 1·90	1·90				
				und umgekehrt					e —	1·26				
2978	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Die im Localtarife der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, giltig vom 1. Juli 1895, in den Stationstarifen für Reichenberg und Tannwald-Schumburg enthaltenen Transitfrachtsätze finden bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898 auch auf solche Güter gleich im Kartirungswege Anwendung, welche in den Stationen Reichenberg und Tannwald-Schumburg anlangen und vor erfolgter Abladung, respective Einlagerung mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn zur Weiterbeförderung aufgegeben werden oder umgekehrt von Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn kommend, ohne Umladung mit neuen Frachtbriefen weitergehen												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2979	Oesterr. Nordwestbahn		Bruchsteine des Specialtarifes 3	Verladestelle bei Kilometer 104—106 zwischen den Stationen Znaim und Wolframitzkirchen	Wien Oe.N.W.B.	Das Auf- und Abladen der Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif		19 Kronen 34 Heller per Wagen		Im Kartirungswege		
2980	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steinkohlen	Seidenberg transito	Friedland i. B. und Raspenau-Liebwerda	**3000 Tonnen Minimalquantum für beide Stationen zusammen.** Aufrechthaltung der allgemeinen Redingungen der citirten Tarife. Die Transporte müssen für die Ortschaften Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf oder Heinersdorf bestimmt sein und dahin von den Bahnhöfen per Achse abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. November 1897; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	1 (eine) Krone für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als alleinigen Aufgeber lautende, mit keinem Refactiestempel versehene, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der in Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf oder Heinersdorf domicilirenden Empfänger die thatsächliche Empfangnahme der Kohle bestätigt erscheint, consignirt spätestens bis Ende März 1899 bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn	Sollten sich innerhalb der Vertragsdauer die officiellen Frachtsätze ermässigen, so verringert sich in gleichem Ausmasse der bewilligte Nachlass
2981	Böhm. Nordbahn		Ein tägliches Zeitungspacket im Höchstgewichte von 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag K.F.J.B.	Neratovic	Bei Ablieferung der Packete unter deutlicher, vorher nambaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung; Abnahme der Packete in Neratovic ohne vorherige Avisirung; Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter. Declaration des Interesses an der Lieferung ist ausgeschlossen. Das Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898 gegen Vorbezahlung eines Monatspauschales von fl. 4·50 an die gesellschaftliche Hauptcassa								
2982	K. k. Staatsbahn-Direction Wien		Ziegel der Position Z—1 in Wagenladungen	Inzersdorf	allen Relationen		Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Waaggebühr für Wagenladungen auf der Geleise-Brückenwaage	80 Heller per Wagen	Zahlung eines Jahrespauschales per 200 Kronen		Im Kartirungswege		Nebiger Pauschalbetrag ist vor Inanspruchnahme des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa in Wien zu erlegen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. Wien, 30. December 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 23. December 1897*) betreffend die Gewährung von Unterstützungen aus Staatsmitteln und die Bewilligung anderweitiger Credite anlässlich von Elementarereignissen.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen, wie folgt: . . . .

Artikel II.

Anlässlich der durch Elementarereignisse hervorgerufenen Beschädigungen an ärarischen Objecten werden der Regierung ferner die nachstehenden Credite bewilligt: . . . .

d) im Etat des Eisenbahnministeriums:

für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den k. k. Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für die nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben ein Credit bis zum Maximalbetrage von 1,850.000 fl.

Artikel III.

Die Verwendungsdauer sämmtlicher durch die vorstehenden Bestimmungen bewilligten Credite erstreckt sich bis zum Ablaufe des Jahres 1898.

Artikel IV.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Innern, der Finanzen, des Ackerbaues und der Eisenbahnen beauftragt.

Wien, am 23. December 1897.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Ruber** m. p. **Koerber** m. p.
Wittek m. p. **Welsersheimb** m. p. **Bylandt** m. p.
Latour m. p. **Böhm** m. p. **Loebl** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prossnitz nach Prerau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Spirituosenfabrikanten und Weingrosshändler Ernst Weigel in Prossnitz im Vereine mit Wilhelm Wlach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Prossnitz über Tobitschau nach Prerau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. December 1897. Z. 16.851/I.

*) Enthalten in dem am 24. December 1897 ausgegebenen CXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 298.

Centralcommission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht für 1896.

Wie alljährlich hat die aus den Vertretern der Rheinuferstaaten Baden, Elsass-Lothringen, Bayern, Hessen, Preussen und Niederlande bestehende Centralcommission für die Rheinschiffahrt auch für das Jahr 1896 einen sehr eingehenden Bericht über die Verhältnisse der Rheinschiffahrt erstattet, der in der Akademischen Buchdruckerei von Straub in München gedruckt wurde.

Diesem Berichte ist zunächst zu entnehmen, dass die Wasserstände im Gegensatze zu dem Vorjahre wesentlich günstigere waren und überhaupt nur in den Wintermonaten Jänner und Februar, zu Anfang März und im December unter den gewöhnlichen Mittelwasserstand zurückgingen. Nahezu neun Monate hindurch dauerte ununterbrochen der hohe Wasserstand an, was der Schiffahrt ausserordentlich zu statten kam. Der höchste Wasserstand wurde in Mainz am 14. März mit 4·80 m, in Köln am 13. März mit 7·51 m erreicht, der mittlere Jahreswasserstand betrug 307 cm gegen 286 cm des Zeitraumes 1861/90. Beschränkungen und Einstellungen der Fahrt wegen Hochwassers fanden für die Dampf- und sonstige Schiffahrt auf der niederländischen Rheinstrecke überhaupt nicht, auf dem deutschen Rheine nur wenige statt. Einstellungen der Flossfahrt wegen Hochwassers kamen etwas häufiger vor. Beeinträchtigungen der Schiffahrt durch Niederwasser waren ebenfalls nur selten.

Den Zustand des Fahrwassers betreffend, sind oberhalb Kehl—Strassburg wesentliche Veränderungen im Berichtsjahre nicht eingetreten. In der Strecke Strassburg—Lauterburg waren die Fahrwasserverhältnisse von Mitte März bis Ende November günstig. Auch in der badisch-bayerischen Stromstrecke wurden keine wesentlichen Veränderungen festgestellt. Auf der hessischen Stromstrecke waren ebenfalls keine Baggerungen zur Vertiefung des Fahrwassers erforderlich. In der preussischen Stromstrecke ist der Fahrweg im Allgemeinen wenig veränderlich, und machten sich auch in diesem Jahre Sand- und Geschiebe-Ablagerungen wenig bemerklich. Gleichwohl wurden zur Verbesserung und Erbreiterung des Fahrwassers vielfach Baggerungen vorgenommen. Auf den niederländischen Stromstrecken endlich war der Zustand des Fahrwassers ebenfalls befriedigend.

Für Strombauten wurden im Berichtsjahre, bezw. im Rechnungsjahre 1896/97 auf den conventionellen Stromstrecken einschliesslich der Verzweigungen bis Rotterdam verausgabt: in Elsass-Lothringen 969.007 Mk., in Baden 1,938.764 Mk. 56 Pfg., in Bayern 691.550 Mk., in Hessen 530.050 Mk. 62 Pfg., in Preussen 2,390.118 Mk. 17 Pfg. und in den Niederlanden 1,484.809 Mk., zusammen 8,004.305 Mk. 35 Pfg. Im Einzelnen sind hiebei folgende Posten zu erwähnen: in Elsass-Lothringen für Hafenanlagen in Strassburg und für die Zufahrtscanäle zu denselben 506.782 Mk.; in Baden für Neu-, Um- und Zubauten im Mannheimer Hafen 565.163 Mk. 88 Pfg., für die Hafenanlagen in Rheinan 840.000 Mk.; in Bayern für die neue Hafenanlage oberhalb Ludwigshafen 540.438 Mk.; in Hessen für Neu- und Zubauten im Hafen von Worms 72.059 Mk., für den Umbau des Hafens zu Gernsheim 111.952 Mk., für die Vervollständigung des Mainzer Hafens 88.152 Mk.; in Preussen für Unterhaltungsbauten 750.218 Mk. 81 Pfg., für neue Strombauten 880.237 Mk. 41 Pfg., darunter für die Fortsetzung der Felssprengungen und Räumungsarbeiten in der Gebirgsstrecke Bingen—St. Goar 620.383 Mk. 15 Pfg. und für die Stromregulirung bei Urmitz—Neuwied 96.733 Mk. 75 Pfg., für Erhaltungsbauten in den bestehenden Häfen 165.663 Mark 36 Pfg., für Neubauten von Häfen und für Ausgestaltung bestehender 581.724 Mk. 45 Pfg., und zwar für den Hafen bei Oberwesel 256.687 Mk. 64 Pfg., für jenen in Mülheim a. Rh. 37.986 Mk. 14 Pfg., für jenen in Ruhrort 214.803 Mk. 42 Pfg. und für jenen in Wesel 72.247 Mk. 25 Pfg.; in den Niederlanden für Neubauten am Niederrhein und Leck 202.886 fl. 55 Cts., für Neubauten an der Merwede, Noord- und Neuen Maas 281.675 fl. 50 Cts. holl. Ausserdem haben wie in den Vorjahren einige grössere Rheinstädte aus eigenen Mitteln ihre Hafenanlagen wesentlich erweitert. So betrugen in Köln die für derartige Investitionen aufgewendeten Kosten im Berichtsjahre rund 2,000.000 Mk., in Düsseldorf 460.000 Mk. In letzterer Stadt wurde gleichzeitig der Bau und die Betriebseinrichtung des Hafens vollendet und am 15. April die ganze Anlage dem Verkehre übergeben. In Duisburg wurde am Bau des Parallelhafens zu der bestehenden Anlage fortgearbeitet, und sind die Arbeiten schon so weit gediehen, dass das neue Hafenbecken bereits über Winter als Flossschutzhafen benützt werden konnte und dessen Uebergabe an den Verkehr demnächst zu erwarten steht. Im Ganzen wurden für den Parallelhafen bisher 2,475.300 Mk. verausgabt. Auch auf Privatkosten ist in diesem Hafen 1896 viel geschaffen worden, u. A. eine Getreidemühle und vier Getreidespeicher mit Elevatorenbetrieb, ein fahrbarer elektrischer Getreideelevator und drei fahrbare Dampfkrahne von je 4 t Tragkraft.

Brückenbau. Der Bau der festen Strassenbrücke zwischen Kehl und Strassburg wurde wesentlich gefördert. Die Arbeiten zur Herstellung einer festen Strassenbrücke bei Bonn wurden anfangs April begonnen. Ebenso wurde der Bau einer festen Strassenbrücke bei Düsseldorf, nachdem das betreffende Project von der Centralcommission für zulässig erklärt und von den Regierungen genehmigt worden war, im Juni in Angriff genommen.

Ueberwintert haben in den 50 Sicherheitshäfen des Rheins von 1896 auf 1897 insgesammt 3188 Fahrzeuge, darunter in Mannheim 331, in Mainz 141, in St. Goarshafen (Loreleyhafen) 194, in Düsseldorf 113, in Duisburg 178, in Ruhrort 550, in Nymwegen 118, in Gorinchem 149, in Dortrecht 320 Fahrzeuge.

Lootsen (Steuermanns)-Patente wurden 1896 in Elsass-Lothringen und Baden keine ertheilt, in Baden zwei Patente erweitert, in Bayern eines ausgestellt, in Hessen 6, in Preussen 4. Dagegen betrug der Abgang an Lootsen in Preussen 8.

In Holland ist keine Aenderung an dem durch das Gesetz vom 20. April 1895 geschaffenen Zustande des Bakenwesens eingetreten. Ebenso sind am Rhein keine Wahrschaustationen errichtet worden.

Schifferschulen. Von den badischen Schifferschulen waren jene in Eberbach und Hassmersheim gut, jene in Mannheim schwächer besucht. An der hessischen Schifferschule in Neckarsteinach wurden ebenfalls befriedigende Ergebnisse erzielt, desgleichen erfreute sich die preussische Schifferschule in Ruhrort eines verhältnissmässig regen Besuches. In den Niederlanden wurde in Rotterdam eine Schifferschule eingerichtet, in der der Unterricht am 7. December 1896 begann.

An Rheinschifferpatenten wurden 1896 537 (+ 41) ausgestellt, darunter für die Führung von Dampfschiffen 134 und für die von Segelschiffen 403. In den einzelnen Rheinuferstaaten wurden ausgestellt, und zwar in Elsass-Lothringen 2 Patente, in Baden 51 Patente, in Bayern 11 Patente, in Hessen 46 Patente, in Preussen 225 Patente und in den Niederlanden 202 Patente. Ausserdem wurden in den Niederlanden 44 (+ 12) belgische Schiffer durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Art. 18 der revidirten Rheinschiffahrtsacte zur Führung von Schiffen auf dem Rheine zugelassen.

An Schiffsaichungen fanden 460 (+ 83) statt. Die Tragfähigkeit der geaichten Schiffe betrug 3,707.618 (+ 1,044.346) Ctr. (à 50 kg). Auf die einzelnen Aichstellen vertheilt sich die Gesammtzahl folgendermassen: Mannheim 6 Schiffe mit 29.627 Ctr., Mainz 9 Schiffe mit 92.908 Ctr., Koblenz 3 Schiffe mit 13.072 Ctr.; Köln 7 Schiffe mit 30.676 Ctr., Duisburg 24 Schiffe mit 329.868 Ctr., Ruhrort 182 Schiffe mit 973.976 Ctr., Dortrecht 82 Schiffe mit 461.613 Ctr., Rotterdam 143 Schiffe mit 1,736.512 Ctr., Amsterdam 4 Schiffe mit 39.366 Ctr. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geaichten Schiffe stieg in Deutschland von 5255 auf 6305, in den Niederlanden von 8519 auf 9770 Ctr.

Schiffsuntersuchungen wurden insgesammt 580 (+ 132) vorgenommen. Unter den untersuchten Schiffen befanden sich 491 Segelschiffe mit 4,590.753 (+ 1,485.730) Ctr., und zwar 370 zum erstenmale und 121 nachuntersuchte Schiffe, und 89 Dampfschiffe, von denen 72 zum erstenmale und 17 nachuntersucht wurden. Bei den einzelnen Untersuchungsstellen wurden beamtshandelt: in Speyer 9 Segelschiffe mit 28.797 Ctr., in Mannheim 29 Segelschiffe mit 377.296 Ctr. und 4 Dampfer mit 1675 Pferdekräften, in Mainz 13 Segelschiffe mit 96.306 Ctr. und 15 Dampfer mit 790 Pferdekräften, in Frankfurt a. M. 16 Segelschiffe mit 293.572 Ctr., in Niederlahnstein 4 Segelschiffe mit 7053 Ctr., in Koblenz 3 Segelschiffe mit 22.531 Ctr. und 6 Dampfschiffe mit 245 Pferdekräften, in Köln 8 Segelschiffe mit 21.348 Ctr. und 14 Dampfer mit 2293 Pferdekräften, in Düsseldorf 1 Dampfer mit 700 Pferdekräften, in Duisburg 21 Segelschiffe mit 244.973 Ctr. und 3 Dampfer mit 780 Pferdekräften, in Ruhrort 183 Segelschiffe mit 1,239.534 Ctr. und 17 Dampfer mit 3623 Pferdekräften, in Dortrecht 70 Segelschiffe mit 471.530 Ctr. und 18 Dampfer mit 554 Pferdekräften, in Rotterdam 131 Segelschiffe mit 1,748.447 Ctr. und 12 Dampfer mit 368 Pferdekräften, in Amsterdam 4 Segelschiffe mit 39.366 Ctr.

Flösse wurden untersucht in Mannheim 4 vom Oberrhein gekommene mit einem Gewichte von 13.178 Ctr. und 166 sonstige auf dem Rhein und Neckar angekommene, im Flosshafen umgebaute Flösse mit 1,639.274 Ctr.; in Mainz 216 Flösse mit 3,140.515 Ctr.; in Schierstein 107 Flösse mit 1,477.773 Ctr.; in Wesel 9 Flösse mit 66.732 Ctr., zusammen 502 (+ 30) mit 6,337.472 (+ 526.965) Ctr.

Die Thätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte betreffend, waren in Deutschland anhängig bei den Berufungsgerichten eine überjährige und eine neue Civilsache, sowie eine neue Strafsache, bei den Gerichten erster Instanz 55 (+ 3) überjährige und 58 (+ 24) neue Civilsachen, 22 (+ 5) überjährige und 142 (+ 24) neue Strafsachen. In Civilsachen ergingen 30 (+ 1) Endurtheile, während 4 Fälle (+ 2) durch Vergleich und 4 (— 6) durch Verzicht erledigt, in 5 (— 5) Fällen beim Obergerichte und in 5 (+ 1) Fällen bei der Centralcommission Berufung eingelegt wurde. In Strafsachen wurden in erster Instanz erledigt durch Urtheil 51 (— 35), durch Strafbefehl 82 (+ 82), auf andere Weise 3 (— 31) Fälle. Bestraft wurden 123 (+ 20), freigesprochen 26 (— 4) Personen. Berufung wurde in 14 (+ 7) Fällen eingelegt. In den Niederlanden wurde eine Berufung in Civilsachen beim Gerichtshofe in Arnheim eingelegt. Bei den Tribunalen erster Instanz und den Cantonsgerichten war im Ganzen nur eine Civilsache anhängig. An Strafsachen waren bei diesen Gerichten 20 (— 1) neue anhängig, von denen 19 (— 1) durch Urtheil ausgetragen wurden, während eine auf andere Weise ihre Erledigung fand. Die Anzahl der bestraften Personen betrug 19 (— 1).

Unter den im Berichtsjahre erlassenen schiffahrts- und flosspolizeilichen Vorschriften sind zu erwähnen: in Elsass-Lothringen die allgemeine Verfügung des Ministeriums, Abtheilung für Justiz und Cultus, vom 21. December 1895 betreffend die Führung des Schiffsregisters (Centr. u. Bez. A. Bl., Hauptblatt S. 3) und die Polizeiverordnung des Bezirkspräsidenten für Unter-Elsass vom 20. Februar 1896 betreffend die Einführung des Schleppzwanges auf dem Strassburger Canalnetze (Centr. u. Bez. A. Bl., Hauptblatt S. 32); in Baden die Hafenpolizeiordnung für den Hafen von Mannheim vom 31. October 1896, G. u. V. Bl. S. 387, und die Zollhafen- und Zollhofordnung für denselben Hafen vom gleichen Tage, G. u. V. Bl. S. 402; in Bayern die Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern und des kgl. Staatsministeriums des Innern vom 18. December 1896 betreffend die Steuermannsordnung für den oberen Rhein (G. u. V. Bl. S. 449); in Hessen die Verordnungen vom 6. Jänner und vom 30. März 1896, R. Bl. Nr. 2 und Nr. 10 betreffend die aus Veranlassung der Führung des Schiffsregisters zu erhebenden Kosten; in Preussen die Bekanntmachung des kgl. Ministers für Handel und Gewerbe vom 26. December 1895 betreffend die „höhere Verwaltungsbehörde" in Preussen im Sinne des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1895 über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt; die Polizeiverordnung des k. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. März 1896 über die Benützung des Landungsgebietes der Stadt Mülheim; das Regulativ des k. Ministers für Handel und Gewerbe vom 19. März 1896 wegen Untersuchung der Rheinschiffe; die Polizeiverordnung des k. Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 30. März 1896 betreffend den Land- und Wasserverkehr der Rhein-Schiffsbrücke in Wesel; die Polizeiverordnung desselben Regierungspräsidenten vom 27. April 1896 betreffend die Benützung der städtischen Werft- und Hafenanlagen in Düsseldorf; der Erlass des k. Ministers für Handel und Gewerbe, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten vom 26. Juni 1896 betreffend den Tarif für die Benützung des Landungsgebietes der Stadt Mühlheim; die Polizeiverordnung des k. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 31. Juni 1896 betreffend die Benützung des Landungsgebietes der Stadt Bonn; die Bekanntmachung desselben Oberpräsidenten vom 22. October 1896 betreffend die Abänderung des Tarifes für die Benützung der städtischen Hafenanlagen in Köln vom 7. November 1892; die Bekanntmachung des k. Regierungspräsidenten in Düsseldorf vom 29. October 1896 betreffend die Aufhebung des Schiffsaichamtes zu Em-

merich; die Polizeiverordnung des k. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 15. December 1896 betreffend die Untersuchung der Moselschiffe; die Polizeiverordnung des k. Regierungspräsidenten zu Düsseldorf vom 20. December 1896 betreffend die Aufhebung der älteren Verordnungen vom 1. Juni 1842, 19. Juni 1849 und 14. März 1864 für den inzwischen umgebauten Altrhein und den Schiffbrückenhafen bei Wesel; in den Niederlanden: der k. Beschluss vom 4. April 1896 in Betreff des Ankerns auf der unteren Merwede bei Dortrecht; der k. Beschluss vom 27. April 1896 betreffend die Instruction der mit der Ausübung der Strompolizei auf dem Rhein beauftragten Beamten; die Verordnung des Ministeriums für Waterstaat, Handel und Gewerbe vom 19. Mai 1896 betreffend die Instruction für die Bakenmeister; der k. Beschluss vom 26. September 1896 betreffend den Transport, die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Pulver und anderen explosiven Stoffen; der k. Beschluss vom 11. November 1896 zur Instruction der mit der Ausübung der Strompolizei auf Merwede, Noord- und Neue Maas beauftragten Beamten.

Der Verkehr auf dem Rhein gestaltete sich im Jahre 1896 ausserordentlich günstig, weist gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von rund 29 pCt. auf und entwickelte sich in mehreren Rheinplätzen geradezu sprunghaft. Nach den Aufzeichnungen in 35 deutschen Rheinhäfen und Ladestellen, sowie in Lobith bezüglich des holländischen und belgischen Verkehres mit Deutschland betrug derselbe 1896: 30,251.792 (+ 6,817.578) t. Der Gesammtverkehr in den deutschen Häfen betrug 20,850.913 (+ 5,034.340) t, darunter angefahren 12,007.014 (+ 3,224.284) t, abgefahren 8,843.899 (+ 1,810.056) t; zu Berg gefahren 15,094.108 (+ 4,226.360) t, zu Thal 5,756.805 (+ 807.980) Tonnen. Der Verkehr mit den niederländischen und belgischen Häfen betrug einschliesslich des Flossverkehres 9,400.879 (+ 1,783.238) t, davon in der Zufuhr 3,255.769 (+ 253.821) t, in der Abfuhr 6,145.110 (+ 1,529.418) t.

Die einzelnen Häfen weisen folgenden Güterverkehr auf: Strassburg 345.842 (+ 188.196) t, Kehl 3777 (+ 1417) t, Lauterburg 153.250 (+ 74.970) t, Maxau 163.337 (+ 63.292) t, Maximiliansau 8518 (— 3079) t, Leopoldshafen 15.418 (— 1070) t, Speyer 81.894 (+ 16.010) t, Mannheim 4,182.482 (+ 902.747) t, Ludwigshafen 1,093.597 (+ 325.058) t, Worms 236.448 (+ 36.678) t, Gernsheim 36.899 (+ 8427) t, Nierstein 48.457 (— 7421) t, Gustavsburg 784.929 (+ 209.238) t, Mainz 283.447 (+ 74.519) t, Kastel mit Amöneburg 403.545 (+ 27.119) t, Biebrich 77.305 (+ 26.963) t, Schierstein 131.171 (+ 29.384) t, Budenheim 78.045 (— 5260) t, Bingen 72.602 (+ 16.424) t, Bingerbrück Eisenbahnhafen 36.453 (+ 10.409) t, Oberlahnstein 137.460 (+ 25.512) t, Koblenz 96.692 (+ 37.125) t, Bonn 51.872 (+ 19.314) t, Köln 766.724 (+ 142.102) t, Deutz Eisenbahnladestelle 41.660 (+ 15.570) t, Mülheim 88.323 (+ 88.323) t, Neuss 234.245 (+ 22.200) t, Düsseldorf 398.071 (+ 62.472) t, Ürdingen 202.252 (+ 41.342) t, Hochfeld Eisenbahnhafen 806.941 (+ 180.520) t, Duisburg 3,285.155 (+ 1,002.917) t, Ladestellen am Duisburger Ufer 769.245 (+ 315.780) t, Ruhrort 5,592.221 (+ 1,085.173) t, Ruhrort-Hamburger Eisenbahnhafen 58.361 (— 2206) t, Wesel 84.275 (+ 4173) t, Arnheim 25.430 (+ 7343) t, Nymwegen 30.520 (+ 1897) t, Kiel 18.818 (— 2373) t, Gorkum 34.407 (+ 12.472) t, Dortrecht 163.367 (+ 31.405) t, Rotterdam 5,279.519 (+ 1,289.691) t, Amsterdam 308.766 (+ 66.450) t, andere niederländische Häfen 1,599.325 (+ 7389) t, belgische Häfen 1,940.727 (+ 368.961) t.

An grösseren Schiffahrts-Unternehmungen waren 1896 im Binnenverkehre auf dem Rhein vierzehn thätig, und zwar: die Oberrheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Speyer, die Badische Actiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die Actiengesellschaft für Handel und Schiffahrt H. A. Disch in Mainz, der Mainzer Schleppdampfschiffahrts-Verein, die Frankfurter Actiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, die Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Düsseldorf, die Central-Actiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort, die Firma Franz Haniel & Comp. in Ruhrort, die Firma Mathias Stinner, die Bergbau- und Schiffahrts-Actiengesellschaft vorm. Gebrüder Kannegiesser in Ruhrort, die Vereinigte Kölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Niederländische Dampfschiffahrts-Rhederei in Rotterdam.

Einen namhaften Aufschwung hat ferner der Rhein-Seeschiffahrtsverkehr genommen, indem in 259 (+ 112) Fahrten 106.258 (+ 52.649) t zu Berg und in 256 (+ 109) Fahrten 90.562 (+ 38.617) t zu Thal befördert wurden. An diesem Verkehre betheiligten sich: die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Köln mit drei Dampfern in regelmässiger Fahrt von und nach London alle acht Tage und in unregelmässiger Fahrt nach den Nord- und Ostseehäfen; die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun" zu Bremen mit 14 Dampfern in regelmässiger Fahrt von und nach Bremen alle acht Tage, nach und von Hamburg alle fünf Tage, nach und von Lübeck alle 10 Tage, nach und von Stettin alle 12 Tage, nach und von Danzig alle 14 Tage, nach und von Königsberg alle 14 Tage; die Elbinger Dampfschiffs-Rhederei F. Schichau zu Elbing mit zwei Dampfern soweit angängig in regelmässiger Fahrt nach und von Elbing, Pillau, Königsberg und Memel; die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hamburg" mit einem Dampfer nach und von Hamburg. Ausserdem betreibt auch eine grössere Anzahl Segelschiffe diesen Verkehr, darunter drei Schooner der Rhederei B. W. Cretschmar zu Düsseldorf, und zwar nach und von englischen, schottischen und französischen Häfen, mehrere englische Schooner und holländische Tjalken in denselben Relationen. Die Mehrzahl dieser Segler und die Dampfer gehen rheinaufwärts nur bis Köln, einzelne Segler aber auch bis Remagen und Oberlahnstein.

Nachrichten von der Centralcommission. Die Sitzungen der Centralcommission fanden in der Zeit vom 7. bis 28. Mai und vom 31. August bis 14. September statt. Auf Grund des Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrtsacte gelangten in der Frühjahrssitzung acht, in der Herbstsitzung drei Rechtsstreite in der Appellinstanz zur Entscheidung; ausserdem war über zwei Anträge wegen Abänderung von Entscheidungen über Processkosten Beschluss zu fassen.

Unter Zuziehung der technischen Commissarien der Rheinuferstaaten wurde in der Zeit vom 21. bis zum 22. Mai in Worms die Prüfung der Entwurfsstücke für die daselbst in Aussicht genommene feste Strassenbrücke über den Rhein vorgenommen. Am 27. und 28. Mai fand in Düsseldorf die Prüfung des Projectes für die bei der genannten Stadt zu erbauende feste Brücke für Strassen- und Kleinbahnverkehr statt. Eine weitere Ver-

handlung wurde am 12. September in Worms zum Zwecke der Begutachtung des Entwurfes einer zweiten dort zu errichtenden, für den Eisenbahnverkehr bestimmten Brücke gepflogen. Ueber die drei erwähnten Brückenbauprojecte ist ein Einverständniss erzielt worden.

In Ausführung der in der Frühjahrssitzung gefassten Beschlüsse trat die zu der gemeinschaftlichen technischen Befahrung des Rheins gebildete Commission unter dem Vorsitze des grossh. badischen Oberbaudirectors Honsell im August des Berichtsjahres zusammen. Dieselbe erledigte die ihr gestellte Aufgabe von den Niederlanden aufwärts bis nach Bingen. Wegen des inzwischen eingetretenen hohen Wasserstandes, der eine gründliche Untersuchung der Fahrwasserverhältnisse nicht zuliess, wurde zufolge einstimmigen Beschlusses der Befahrungscommission die Reise unterbrochen und die Wiederaufnahme bis zum Eintritte niedriger Wasserstände im Herbste vertagt. Diese Voraussetzung verwirklichte sich im Berichtsjahre nicht, und musste die Erledigung des Geschäftes auf das Jahr 1897 verschoben werden.

Der Entwurf der neuen Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wurde endgiltig festgestellt und den Regierungen mit dem Antrage auf Genehmigung und Einführung zum 1. November 1897 unterbreitet.

Ueber die Anregungen wegen einzelner Modificationen der gemeinsamen Verordnung über den Transport entzündlicher Stoffe auf dem Rhein, insbesondere in Betreff der Putz- und Schmieröle, war ein Einverständniss nicht zu erzielen. Dasselbe Ergebniss hatten die Verhandlungen über Verschärfung der Bedingungen für die Zulassung als Rheinschiffer.

Der Vorsitz in der Centralcommission ging für die Sitzungsperiode 1896/97 in der Herbstsitzung auf den Bevollmächtigten für Elsass-Lothringen über.

Die im vorjährigen Berichte erwähnte Neuregelung der künftigen Besetzung der Stelle des Aufsehers für den zweiten Rheinaufsichtsbezirk ist inzwischen erfolgt, und wurde der getroffenen Vereinbarung gemäss, wonach die betheiligten Staaten Preussen, Bayern und Hessen jeweils auf die Dauer von fünf Jahren den Aufseher für den fraglichen Bezirk zu bestellen haben, Seitens der k. bayerischen Regierung dem k. Kreisbauamtmanne in Speyer die in Rede stehende Stellung auf die Dauer von fünf Jahren übertragen.

Aenderungen im Bestande der Centralcommission sind nicht zu verzeichnen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Lundenburg - Eisgrub. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. December die k. k. Statthaltereien in Wien und Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom Ingenieur Josef Saliger in Wien vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Lundenburg-Eisgrub vorerst die Trassenrevision bezüglich der angeführten Strecken vorzunehmen, wobei insbesonders zu erörtern sein wird, ob nicht durch eine entsprechende Verlegung der Trasse der in km 4·4/9 in Aussicht genommene Einschnitt verkürzt und unter welchen Modalitäten die bestehende Schleppbahn in Unter-Themenau in den Trassenzug der Projectslinie einbezogen werden kann.

Bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung ist anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten, wobei die k. k. Statthaltereien ermächtigt werden, bezüglich ihres Verwaltungsgebietes für das ganze begangene Object, resp. für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.541/I.]

Projectirte Localbahn Schüttenhofen-Unterreichenstein. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Carl Pleninger, k. k. Baurath, im Vereine mit Franz Moldenhauer, Ingenieur in Wien, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der Linie Iglau—Taus der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Unterreichenstein die Trassenrevision auf den 4. Jänner 1898 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 19.654/I.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Errichtung einer Haltestelle zwischen den Stationen Vitis und Pürbach.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Errichtung der Haltestelle Hirschbach zwischen den Stationen Vitis und Pürbach der Staatsbahnlinie Wien—Eger im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.279/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Bauconsensertheilung für Sicherheitsvorkehrungen beim Petroleummagazin am Frachtenbahnhofe in Wien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für beim Petroleummagazine des Frachtenbahnhofes in Wien zu bewerkstelligende Sicherheitsvorkehrungen ertheilt. [E.-M.-Z. 19.448/IV.]

— (Linie Deutschbrod—Gross-Wossek: Bauconsensertheilung für einen Bureau-Anbau an das Frachtenmagazin in Caslau.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für den Bureau-Anbau an das Frachtenmagazin der Station Caslau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.449/IV.]

— (Linie Gross-Wossek—Prag: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung eines Bureau-Anbaues an den Güterschuppen in der Station Poděbrad.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes und die Herstellung eines Bureau-Anbaues an den Güterschuppen in der Station Poděbrad im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.594/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Herstellung eines Trinkwasserbrunnens in der Station Liebenau.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Trinkwasserbrunnens in der Station Liebenau der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.595/IV.]

— (Linie Reichenberg—Seidenberg: Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in Raspenau-Liebwerda.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in der Station Raspenau-Liebwerda der Linie Reichenberg-Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.237/IV.]

— (Linie Josefstadt—Liebau: Umgestaltung des Sperrschrankens in km 26·232 in einen Zugschranken.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Umgestaltung des Sperrschrankens in km 26·232 der Linie Josefstadt—Liebau in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerk im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19.238/IV.]

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Herstellung einer Wegüberführung in km 22·320 der Strecke Eger—Oberkotzau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatsbahnen vorgelegte Detailproject über die Herstellung einer Wegüberführung in km 22·320 der Strecke Eger—Oberkotzau der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte des Landes-Bauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 19.035/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Linz: Umänderung des Namens der Station Seekirchen der Linie Wien — Salzburg in Seekirchen-Mattsee.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 13. December, Z. 19.101/IV, verfügt, dass der Name der Station Seekirchen der Linie Wien — Salzburg in Seekirchen-Mattsee umzuändern ist, und wurde die k. k. Staatsbahn-Direction Linz beauftragt, im Sinne des Erlasses vom 4. August 1896, Z. 731/IV, das Erforderliche zu veranlassen.

— (Abänderunng der Bezeichnung der Haltestelle Hohenfurth.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Budweis—Kleinreifling gelegenen Haltestelle Hohenfurth wird vom 1. Jänner 1898 an in „Hohenfurth-Rosenberg“ abgeändert.

— (Staatsbahn-Direction Pilsen: Activirung des Eilgutverkehres in der Haltestelle Neudorf der Linie Wien—Eger.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 16. September, Z. 14.088/IV, über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen die Eröffnung der zwischen den Stationen Budweis und Forbes-Schweinitz der Linie Wien—Eger gelegenen, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Neudorf auch für den Eilgutverkehr genehmigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Szolnok — Kis - Kun - Félegyháza. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 7. December 1897 fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 71) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die technische Einrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, der am 8. December aufgenommen wurde. Die 64·3 km lange Linie verbindet von der Station Szolnok aus diesen Knotenpunkt der kgl. ungar. Staatsbahnen in der Station Kis-Kun-Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád. Als Stationen wurden nebst den beiden Endstationen noch Puszta-Paládics, Toszey, Tisza-Várkany, Uj-Bög, Tisza-Verseny, Uj-Kecske, Tisza-Alpás und Borishalom errichtet. Die genannte Linie findet in südwestlich-transversaler Richtung ihre Fortsetzung durch die projectirte Localbahn Félegyháza-Halas-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1896, Vorconcession Post 1 a, b, c) zum Anschlusse an die Donau bei Baja.

Ungarische Nordwestbahn Nyitra — Nagy - Szombat— Landesgrenze nächst Lundenburg. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes auf zwei Theilstrecken.) Am 15. December 1897 fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecken Nagy-Szombat (Tyrnau)—Nádas—Jablonicz—Oesterr.-ungar. Landesgrenze bei Kutti und Galgócz - Lipótvár (Freistadtl - Leopoldstadt) — Sarluska — Üzbegh (nächst Nyitra) der Ungar. Nordwestbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) statt. Nachdem der Bauzustand und die Betriebseinrichtung der vollständig vollendeten Theilstrecken Jablonicz—Kutti und Nagy-Szombat—Nádas von der Commission als entsprechend befunden worden, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 16. December aufgenommen wurde, während die Eröffnung der Theilstrecke Galgócz - Lipótvar—Üzbegh am 18. December erfolgte. Die nunmehr eröffneten Linien sind 91 km lang, und sind die ersteren zwei Linien mit Unterbau ersten Ranges, die letztere Linie durchwegs als Hauptbahn ersten Ranges erbaut. Nach der schon in nächster Zeit zu gewärtigenden Vollendung des Tunnels zwischen Jablonicz und Nádas und der grossen Waagbrücke zwischen Lipótvár und Galgócz wird die ganze 128 km lange Linie von Neutra bis zur Landesgrenze dem Betriebe übergeben sein. Diese Bahn wird zu den wichtigsten Bahnen des Landes zählen, die mit dem noch im Laufe des nächsten Jahres durchzuführenden Anschluss bei Lundenburg an die Kaiser Ferdinands - Nordbahn an Bedeutung gewinnen wird. Schon die Linie Neutra—Galgócz - Lipótvár sichert der Bahn die Rentabilität, da dadurch eine kürzere und bequemere Verbindung des Nordwestens Ungarns mit Wien hergestellt und sich auf dieser Linie ein sehr bedeutender Verkehr entwickeln wird, der nach Eröffnung der Anschlusslinie sich noch steigern, dadurch zur Hebung des Wohlstandes in den in den Verkehrsbereich dieser Bahn fallenden Comitaten beitragen und dem Lande zum Vortheile gereichen wird. Die jetzt eröffneten Theilstrecken dieser durch den Ingenieur Julius Auspitz gebauten Bahn wurden trotz bedeutender technischer Schwierigkeiten, ungünstiger Witterungsverhältnisse, Ausführung grösserer Objecte, Fundations-Schutzarbeiten u. s. w. in der diesjährigen Bahnsaison fertiggestellt.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 3. December 1897, Z. 72.427, dem Budapester Advocaten Paul Gutwillig die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Pöstyen (Pistyan) der Linie Galantha — Lipótvár (Leopoldstadt)—Pöstyen—Tepla - Trencsen—Zsolna (Sillein) ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinde Krakován bis Verbó (Comitat Nyitra) führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im Jänner 1898.)

Im Jänner 1898 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Alsatian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino“	1—10
London	„Indiana“	1—10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Nagy Lajos“	10
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
Gibraltar, [1]) London	„Matlekovits“	10—20
Rouen	„Zichy“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Yeddo“	10—20
Liverpool	„Athenian“	15—25
Dunkerque, Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Szt. László“	25
Algier, [1]) Glasgow	„Stefánia“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi“	21—31
Bordeaux	„Baross“	21—31
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	21—31
London	„Narva“	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Finland“	5—15
Rouen	„ „	„B. Kemény“	5—15
Liverpool	„ „	„Andalusian“	5—15
London	„ „	„Sultana“	10—20
Glasgow	„ „	„Szt. István“	15—25
Rouen	„ „	„Zrinyi“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	15—25
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Széchényi“	21—31
Bordeaux	„ „	„Tibor“	21—31
Liverpool	„ „	„Flaminian“	21—31
London	„ „	„Austria“	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Jänner 1898 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Mátyás Király“ am 6., „Andrássy“ am 13., „Tisza“ am 20. und „Rákóczy“ am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza“ am 7., „Rákóczy“ am 14., „Mátyás Király“ am 21. und „Andrássy“ am 28.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Arpád“ am 3., „Buda“ am 10., „Adria“ am 17., „Szápáry“ am 24. und „Arpád“ am 31.;

ab Marseille: „Adria“ am 2., „Szápáry“ am 9., „Arpád“ am 16., „Buda“ am 23. und „Adria“ am 30.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die allgemeinen (Classen-) Tarife, Theil II, Hefte 7, 8 und 9, sowie der Tarif-Theil III, Heft 3, deren Einführung mit 1. Jänner 1898 in Nr. 133 dieses Blattes [873 und 882] verlautbart wurde, gelangen vorerst nicht zur Einführung, und bleibt Bekanntmachung des endgiltigen Einführungstermines vorbehalten. Die seitherigen Tarife, Theil II, Heft 7 vom 1. October 1894, und Heft 9 vom 1. Juni 1895, ferner Theil III, Heft 3 vom 1. December 1894 bleiben daher bis auf Weiteres in Kraft.

Der Tarif-Theil III, Heft 2 vom 1. August 1894, dessen Giltigkeitsverlängerung bis zum 31. December 1897 zuletzt in Nr. 137 dieses Blattes [928] verlautbart wurde, verbleibt ebenfalls bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 28. December 1897. [1063]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung des Nachtrages II zum Binnentarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II.

Zum Binnentarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II vom 1. Jänner 1893, tritt am 1. Jänner 1898 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält u. A. anderweite Verbindungsbahnfrachten und Ueberfuhrgebühren für Leipzig, Leipzig-Stötteritz u. s. w.

Abdrücke dieses Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 23. December 1897. [1064]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Druckfehler-Berichtigung.

Die auf Seite 415 des mit 1. Jänner 1898 in Kraft tretenden Tarifes Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Ausnahmetarif 2 enthaltenen Frachtsätze für Güter der Classe II bei Frachtzahlung mindestens für 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen gelten in den Relationen: Wien, Gross-Priesen, Hohenelbe, Iglau, Josefstadt-Jaroměř, Klein-Skal, Königinhof, Königshan, Parschnitz, Pelsdorf, Roth-Kosteletz, Schwadowitz-Eipel, Starkenbach, Tannwald-Schumburg, Trautenau und Wostroměř nicht für Güter der der Classe II, sondern für Güter der **Classe A** bei Frachtzahlung mindestens für 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Gleichzeitig ist in demselben Ausnahmetarif der Frachtsatz Wien—Iglau Classe II bei 5000 kg von 180 auf **160** Heller richtigzustellen.

In den zu dem genannten Tarife erschienenen Druckfehler-Berichtigungen sind auf Seite 3 in der Relation Göllersdorf-Swarow bei Specialtarif 3 die Ziffer 1 zu streichen, und auf Seite 3, bezw. 7 in den Relationen Chrudim—Nimburg, bezw. Tinischt—Mittelwalde die Frachtsätze für ermässigtes Eilgut in die Rubrik „besonders ermässigtes Eilgut" zu übertragen.

Wien, am 29. December 1897. [1065]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Localbahn Svoleňoves-Smečna.

Vorwort zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Rücksicht auf den mit 1. Jänner 1898 in Kraft tretenden neuen „Tarif, Theil I" wird der bisherige Text des Vorwortes (Absatz 1—4) auf Seite 3 des Theiles II, Heft 1, „Gebührentarif für den Eil- und Frachtgütertransport im Verkehre auf den österreichischen Linien und Localbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie auf der Localbahn Svoleňoves-Smečna (Neuauflage), giltig vom 1. October 1894", durch nachstehenden neuen Wortlaut ersetzt, und zwar:

Vorwort.

Die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien, Local- und Elbeschleppbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, auf der Localbahn Svoleňoves-Smečna, sowie auf der k. k. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn erfolgt nach Massgabe der unter dem Titel:

„Tarif, Theil I"
„Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern (Abtheilung A, enthaltend: Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, und Abtheilung B, enthaltend: Tarifarische Bestimmungen)"

hinausgegebenen, für die in der Abtheilung A namhaft gemachten Eisenbahnen giltigen allgemeinen Bestimmungen, sowie bezüglich der in dem vorliegenden Tarife enthaltenen Relationen nach Massgabe der in demselben angeführten ergänzenden Bestimmungen und Gebühren.

Etwaige Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen werden im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" zur Verlautbarung gelangen.

Wien, am 28. December 1897. [1066]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Dalmatiner Staatsbahn (Spalato—Siverić—Knin und Perković—Slivno—Sebenico),
   b) Kolomeaer Localbahnen (Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung und Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce—Kniazdwor),
   c) Lemberg (Kleparów)—Janów,
   d) Lupkow—Cisna,
   e) Podleze—Niepolomice,
   f) Lititz—Nurschan,
   g) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn),
   h) Ybbsthalbahn,
   i) Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn);
2. Achenseebahn;
3. Baden—Helenenthal und —Vöslau (mit elektrischem Betriebe);
4. Bielitz—Zigeunerwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
5. Brünner Localeisenbahn;
6. Cernowitzer elektrische Kleinbahn;
7. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
8. Gaisbergbahn;
9. Gmunden Station—Gmunden Stadt, elektrische Eisenbahn;
10. Grazer Schlossbergbahn;
11. Innsbruck—Hall in Tirol;
12. Kahlenbergbahn;
13. Lemberger elektrische Bahn;
14. Linz—Urfahr, elektrische Kleinbahn;
15. Mühlkreisbahn;
16. Neue Wiener Tramway;
17. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
18. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
19. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;
20. Prag (Smichov—Kozir, Kleinbahn;
21. Prag—Vysočan (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
22. Prag (Kgl. Weinberge)—Ziskow (elektrische Strassenbahn);
23. Reichenberger elektrische Strassenbahn;
24. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
25. Schafbergbahn;
26. Schneebergbahn, Zahnradstrecke;
27. Steyrthalbahn;
28. Stramberg—Wernsdorf;
29. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
   a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
   b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
   c) Pöltschach—Gonobitz,
   d) Kapfenberg—Seebach-Au;
30. Teplitz—Eichwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
31. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wr. Neudorf—Guntramsdorf).

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Ausnahmetarif 1 [Holztarif].) Insoweit im Binnenverkehre der Deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) in Geltung ist, erhält mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1898 ab die Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses dieses Ausnahmetarifes folgende Fassung:

4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Specialtarife I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, bezeichneten Sorten — vergl. oben Ziffer 1 — hergestellt sind), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz" des Specialtarifes III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln.

Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehre, ferner im Wechselverkehre mit den Stationen der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird diese Tarifmassnahme gemäss Bekanntmachung der Kgl. Eisenbahndirection Berlin vom 9. November 1897 bereits zum 1. Jänner 1898 ab eingeführt.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. (Aenderungen des Vieh- etc. Tarifes.) Mit sofortiger Giltigkeit treten im Vieh- etc. Tarif neue Entfernungen und Frachtsätze zwischen der Station Neustadt in Westpreussen des Directions-Bezirkes Danzig einerseits und den Stationen Chemnitz und Dresden (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahnen andererseits für den Bahnweg über Stargard in Pm.—Berlin—Röderau in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind. Ferner wird im Gütertarif die Entfernung von Papau bis zum Schnittpunkte (östlich) 1 auf 508 km ermässigt.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Nachtrag 9.) Am 1. December 1897 trat für den nebenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft.

Derselbe enthält namentlich:

1. neue Entfernungen:

a) für die Stationen Altwieck, Cawelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin,

b) für die Stationen Blankenheim, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle,

c) für die Stationen Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Hohenmölsen, Kühnhausen, Oberweimar, Rippach-Poserna, Webau, Werschen, Witterda und Zwötzen Preuss. Staatsbahn des Directionsbezirkes Erfurt;

2. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Ballstädt b. Gotha, Bufleben, Brüheim-Sonneborn, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Gräfentonna, Grossenbehringen, Grossengottern, Gross-Köris, Gross-Weissand, Herbsleben, Langensalza, Luckenwalde, Lützen, Meuchen, Mühlhausen (Thür.), Preuss. Staatsb., Niemberg, Schkölen-Räpitz, Seebach b. Gotha, Stumsdorf, Tennstedt und Wangenheim;

3. Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Wünsdorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Marienfelde;

4. Einbeziehung der Stationen Sandersdorf, Webau und Werschen in den Ausnahmetarif 6 A. für Brennstoffe und der Station Stöwen in den Ausnahmetarif 6 C. für Braunkohlenbriquetts;

5. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, sowie Schiffsbaueisen (Seehafen-Ausnahmetarif E und E[1]) nach den Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow;

6. abgeänderte, zum Theil erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl (Seehafen-Ausnahmetarif E) von den Stationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Salzungen und Sonneberg (Thür.);

7. einige Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze unter 1 a (mit Ausnahme derjenigen für Altwieck) und 5, sowie diejenigen für Oberweimar treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Stationen, diejenigen für die Stationen Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rippach-Poserna—Lützen in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif Nr. 40 für Getreide etc.) Die Frachtsätze für Getreide u. s. w. (wie im Ausnahmetarif 40 genannt) in den südwestdeutschen Gütertarifheften Nr. 1 und Nr. 5 finden seit 1. December 1897 an Anwendung auch auf solche Sendungen, welche zur Durchfuhr durch die Schweiz nach Frankreich, Italien und Oesterreich bestimmt, mit entsprechenden directen Frachtbriefen versehen sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D der Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Die Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hat folgende Verlautbarung erlassen:

Die Ausschreiben im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatsbahnen sub

Nr. 119.106/57.182 48 vom 6. November 1894
Nr. 119.105/57.181 48 vom 6. November 1894
Nr. 56.560/27.412 24 vom 9. Juni 1896
Nr. 68.955/33.902 29 vom 14. Juli 1896
Nr. 80.316/39.904 34 vom 18. August 1896
Nr. 43.198/19.985 18 vom 30. April 1896 und
Nr. 90.775/45.402 39 vom 15. September 1896

betreffend die Umkartirungsfrachtsätze für die Localbahnen Dinkelscherben-Thannhausen, Wicklesgreuth-Windsbach, Bodenwöhr-Neunburg v. W., die Localbahnstrecke Ebern—Maroldsweisach, die Localbahnhaltestelle Geigant, die Localbahnstrecken Bogen—Steinburg und Steinburg—Konzell treten mit dem 1. Jänner 1898 ausser Wirksamkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2983	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht aus Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitte A bis inclusive F angeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Gesammt-Distanz von mindestens 51 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen, bezw. der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausschluss der Localbahn Lupkow-Cisna	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitte A bis inclusive F	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1898 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1899 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an Mühlen-Etablissements adressirt sind, die bei den vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen liegen und von den ersteren zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dieses Mühlen-Etablissement vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb 3 Monate nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe am Tage der Uebernahme auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden; diese Bestätigung wird **nur dann** als giltig anerkannt, wenn sie noch an demselben Tage der Bestimmungsstation zur Vidirung vorgelegt wird. Der Bestimmungsstation steht auch in diesem Falle das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Bestimmungsstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Bestimmungsstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. — Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb drei Monaten, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist n i c h t tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insofern für die obangeführten Getreidesorten, rücksichtlich einzelner Relationen, etwa weitergehende Frachtermässigungen, als die vorstehenden, gewährt werden, findet eine Rückvergütung der obigen Frachtdifferenz nicht statt. Sollte jedoch die eingeräumte Frachtermässigung innerhalb der Grenze des gegenwärtigen Frachtnachlasses liegen, so wird der letztere entsprechend gekürzt werden.

   Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in dem bestehenden Anhange zu dem vorbezeichneten Localtarife etwa vorgesehenen ermässigten Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen.
4. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in galizischen Grenzstationen zur Umkartirung gelangen.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2984		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buchweizen, Haide, Haidekorn, Roggen (Korn), Weizen, rohe Hirse und Halbfrucht aus Pos. G. 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898			Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse eines Mühlenetablissements, welches den Bezug und die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Heller	Heller	Heller			Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
				Podwołoczyska	Sokal				195	153	42	Im Kartirungswege		
				Borki wielkie	Sokal				179	144	35			
				Tarnopol	Sokal				175	137	38			
				Jezierna	Sokal				160	130	30			
				Zborów	Sokal				151	124	27			
				Złoczów	Sokal				141	117	24			
				Krasne	Sokal				131	107	24			
				Zadwórze	Sokal				121	103	18			
				Barszczowice	Sokal				115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze	Sokal				105	91	14			
				Nowosielitza	Sokal				280	223	57			
				Staresioło	Sokal				115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze	Brody				53	45	8			
				Borynicze	Brody				82	67	15			
				Zadwórze	Brody				38	32	6			
				Krasne	Brody				33	27	6			
				Jezierna	Brody				62	53	9			
				Tarnopol	Brody				77	65	12			
				Borki wielkie	Brody				82	67	15			
				Maxymówka	Brody				90	74	16			
				Bogdanówka-Kamionka	Brody				94	77	17			
				Podwołoczyska	Brody				98	81	17			
				Husiatyn	Czernowitz				142	114	28			
				Staresioło	Czernowitz				122	101	21			
				Granica pod Brodami	Sokal				151	120	31	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1899 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	
				Granica pod Podwołoczyskami	Sokal				195	156	39			
				Itzkany	Sokal				251	196	55			
				Landesgrenze bei Lupków	Sokal				155	125	30			
				Landesgrenze bei Beskid	Sokal				178	143	35			
				Landesgrenze bei Beskid	Brody				126	105	21			
				Landesgrenze bei Lupków	Brody				155	129	26			
				Itzkany	Brody				190	159	31			
				Nowosielitza	Brody				220	184	36			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
										Heller				
2985		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht aus Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Fehring	Graz (S.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A	43	39	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach vorzulegen sind	
				Fehring-Landesgrenze	Graz (S.B.)				43	39	4			
				Fehring	Graz (St.B.)				38	34	4			
				Fehring-Landesgrenze	Graz (St.B.)				43	39	4			

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Graz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. — Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb drei Monaten nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Graz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat am Tage der Uebernahme auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist. Diese Bestätigung wird nur dann als giltig anerkannt, wenn sie noch an demselben Tage der Bestimmungsstation zur Vidirung vorgelegt wird. Der Bestimmungsstation steht auch in diesem Falle das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2986	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der Linie Tarvis—Pontafel und der k. k. Donau-Uferbahn, sowie mit Ausnahme der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Murthalbahn, der Ybbsthalbahn, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Localbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzgauer Localbahn, der Localbahn Lupków-Cisna, der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen ohne Fixirung einer Minimal-Verfrachtungsdistanz		Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3			10 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1899 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung	
				Im Localverkehre der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowiner Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von: a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht		Localtarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	Verschieden	10 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen ad a) der Classe A, ad b) des Ausnahmetarifes I			
				Im Localverkehre der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Murthalbahn, der Ybbsthalbahn und der Pinzgauer Localbahn		Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von: a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht		Localtarif, Theil II, Heft 3			10 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen ad a) der Stückgutclasse, ad b) der gewöhnlichen Wagenladungsclasse			
				Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt		In jedem Gewichte			20 Heller	18 Heller	2 Heller			
2987	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat, Wien Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	Den in umstehender Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 1	Vide umstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

Nach	Von Ebenfurth Mühle*) tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Klein-Schwechat tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Wien Donauquaibahnhof tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.) tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	Heller per 100 Kilogramm											
Amstetten	89	81	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Beneschau	174	158	16	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Bilin (k.k.St.B.)	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Braunau a. Inn	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	133	125	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnitz	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Budweis	145	133	12	118	113	5	114	109	5	113	108	5
Dux-Liptitz	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Eger (k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Eggenburg	101	93	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Frankenmarkt	145	137	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	141	133	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	222	217	5	218	213	5	217	212	5
Horažďovic-Stadt	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Ischl	152	144	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Klostergrab	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Kosten	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Lambach	129	121	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	174	169	5	170	165	5	169	164	5
Marienbad	213	201	12	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Mies-Kladrau	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Nepomuk	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Neuern	—	—	—	177	172	5	173	168	5	172	167	5
Neugedein	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Neuhaus	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Ober-Cerekwe	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Oberleutensdorf	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Patzau	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Petersburg-Jechnitz	—	—	—	193	188	5	189	184	5	188	183	5
Pilgram	—	—	—	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Pilsen K.F.J.B.	190	174	16	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Pisek	—	—	—	138	133	5	134	129	5	133	128	5
Plan	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Podersam	—	—	—	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Postelberg	—	—	—	209	204	5	205	200	5	204	199	5
Přibram	—	—	—	164	159	5	160	155	5	159	154	5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Salzburg	161	153	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	149	141	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Schüttenhofen	177	163	14	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Schwarzenau	117	109	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter-Seitenstetten	97	89	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	142	137	5	138	133	5	137	132	5
Tabor	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Taus	203	189	14	183	178	5	179	174	5	178	173	5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Wels	125	117	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weseli-Mezimosti	—	—	—	122	117	5	118	113	5	117	112	5
Wilten **)	235	227	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	114	109	5	110	105	5	109	104	5

*) In den obenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2988	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina mit Ausnahme der Localbahn Lupków-Čisna rücksichtlich der untenstehenden Relationen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Gesammtdistanz von mindestens 51 km	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1898 geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Bukowinaer Localbahnen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen die für diese Artikel am 1. Jänner 1898 geltenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes I abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1899 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist	

Von	Nach den Stationen der Strecken
Czernowitz Hadikfalva Kolomea Volksgarten Zabłotów	bis Lemberg Stanislau—Stryj Lemberg—Bełzec Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Buczacz Monasterczyska Stanislau	bis Lemberg und bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Bełzec Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Borki wielkie Bortniki Brody Bucniów Bursztyn-Demianów Chodorów Grzymałów Kozowa Podwołoczyska Potutory Tarnopol Zborów	bis Lemberg und bis Halicz Sokal—Rawa ruska Lemberg—Bełzec Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Kałusz	bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Bełzec Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Czortków Kopyczyńce	bis Lemberg Stanislau—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Lemberg	bis Jaroslau Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid Lemberg—Bełzec Stryj—Chyrów Chyrów—Przemyśl Jaroslau—Rawa ruska
Rawa ruska Sokal	bis Jaroslau Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Lubieńce Stryj	bis Chyrów und bis Landesgrenze bei Beskid Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Szczerzec	bis Przemyśl (via Lemberg) und bis Landesgrenze bei Beskid Przemyśl—Jaros[illegible] Jaroslau—Rawa ruska Lemberg—Bełzec Chyrów—Przemyśl Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Beskid

sowie nach allen westlich von diesen Strecken gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A bis F angeführten Linien

Von	Nach den Stationen der Strecken
Dereniowka Mikulince-Struszów Trembowla	bis Tarnopol und bis Kopyczyńce Tarnopol bis Lemberg Lemberg—Bełzec Rawa ruska—Sokal Kopyczyńce—Stanislau—Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Niżankowice Przemyśl Sądowa-Wisznia	bis Rzeszów und bis Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Ustrzyki	bis Jasło und bis Landesgrenze bei Łupków Jasło—Rzeszów
Jaroslau Nowa grobla Surochow	bis Dembica und bis Chyrów Dembica—Nadbrzezie—Rozwadów Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze b. Łupków
Boguchwała Rzeszów	bis Tarnów und bis Jasło Dembica—Nadbrzezie—Rozwadów Tarnów—Stróże Jasło—Stróże—Neu-Sandec—Landesgrenze bei Leluchów Zagórzany—Gorlice
Rozwadów	bis Dembica Dembica—Tarnów Tarnów—Stróże Stróże—Neu-Sandec—Landesgrenze b. Leluchów
Gorlice	bis Neu-Sandec Neu-Sandec—Landesgrenze bei Leluchów Stróże—Tarnów
Neu-Sandec	bis Zwardon Podgórze-Płaszow—Oświęcim Skawina—Sucha Stróże—Tarnów—Krakau
Bogumiłowice Tarnow	bis Krakau Podgórze-Płaszow—Oświęcim Skawina—Sucha Tarnów—Stróże—Neu-Sandec—Landesgrenze bei Leluchów Neu-Sandec—Zwardon

sowie nach allen westlich von diesen Strecken gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A bis F angeführten Linien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2989	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M – 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Gorlice	Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut, und zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) und Popelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Stettin und Hamburg (loco und transit) oder mit directen nach Hamburg B (loco und transit) lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Local-tarif	Special-tarif I	Pfge. 49	Differenz *)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1899 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau. Hinsichtlich der auf der Oder umgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen	*) Der Gebührenausgleich findet in der Weise statt, dass die von der Aufgabsstation bis Oświęcim transit tarifmässig entfallenden Frachtantheile gegen Einziehung der nach vorstehendem Zugeständnisse bis Oświęcim transit resultirenden ermässigten Frachtantheile rückvergütet werden, wobei die Umrechnung von einer in die andere Währung ausgeschlossen ist.
				Neu-Sandec						51				
				Ustrzyki						75				
				Bogumiłowice				Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige 51	30	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit Pfennige 21			
				Borki wielkie					189	115	74			
				Bortniki					167	99	68			
				Brody					172	103	69			
				Buczacz					207	130	77			
				Bursztyn-Demianów					175	105	70			
				Chodorów					163	97	66			
				Czernowitz					218	138	80			
				Czortków					218	138	80			
				Hadikfalva					235	150	85			
				Jaroslau					99	58	41			
				Kałusz					177	107	70			
				Kolomea					199	124	75			
				Kopyczyńce					226	142	84			
				Lemberg					144	85	59			
				Niżankowice					115	68	47			
				Nowa grobla					109	64	45			
				Przemyśl					111	65	46			
				Podwołoczyska					199	123	76			
				Rawa ruska					129	76	53			
				Rozwadów					99	58	41			
				Rzeszów					81	48	33			
				Sokal					150	88	62			
				Stanislau					185	113	72			
				Stryj					157	92	65			
				Surochów					102	60	42			
				Szczerzec					153	90	63			
				Tarnopol					185	113	72			
				Tarnów					54	32	22			
				Zabłotów					204	128	76			
				Zborów					175	104	71			
				Gorlice		Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer deutschen Station der im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina genannten kgl. preussischen Directionsbezirke, sowie der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, und unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes.		Local-tarif	Special-tarif I	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1898 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 des Localtarifes, Theil II, Heft 2, abzüglich 15 pCt.	Jeweilige Differenz *)			
				Neu-Sandec										
				Ustrzyki										
				Volksgarten										
				Bogumiłowice				Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige 51					
				Borki wielkie					189					
				Bortniki					167					
				Brody					172					
				Buczacz					207					
				Bursztyn-Demianów					175					
				Chodorów					163					
				Czernowitz					218					
				Czortków					218					
				Hadikfalva					235					
				Jaroslau					99					
				Kałusz					177					
				Kolomea					199					
				Kopyczyńce					226					
				Lemberg					144					
				Niżankowice					115					
				Nowa grobla					109					
				Przemyśl					111					
				Podwołoczyska					199					
				Rawa ruska					129					
				Rozwadów					99					
				Rzeszów					81					
				Sokal					150					
				Stanislau					185					
				Stryj					157					
				Surochów					102					
				Szczerzec					153					
				Tarnopol					185					
				Tarnów					54					
				Zabłotów					204					
				Zborów					175					

2990 | K. k. Oesterr. Staatsbahnen | Betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. — Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg, resp. Lindau.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 2986, 2993 und 2997 für Getreide und Mahlproducte unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Insofern sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterr.-Lindau-Vorarlberger, resp. Galizisch-Vorarlberg-Lindauer Verbandstarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2991 — K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 2986 und 2993 für Getreide und Mahlproducte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Insofern sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2992	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht aus Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Lodygowice		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener Bedingungen, welche für die in diesem Verordnungsblatte unter fortlaufender Nummer 2983 verlautbarte Tarifermässigung vorgeschrieben sind	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897	Heller			Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1899 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	*) Bestehen keine directen Frachtsätze
					Baranów				126	122	4			
					Bełz				194	169	25			
					Boguchwała				*)	122	—			
					Brody				226	197	29			
					Buczacz				268	232	36			
					Bursztyn-Demianów				228	197	31			
					Chmielów				129	125	4			
					Chodorów				216	189	27			
					Czernowitz				280	243	37			
					Czortków				280	243	37			
					Czudec				*)	125	—			
					Dąbie				110	108	2			
					Dembica				104	101	3			
					Dobrzechów				*)	132	—			
					Frysztag				*)	129	—			
					Gorlice				120	112	8			
					Halicz				232	203	29			
					Itzkany				312	269	43			
					Iwonicz				*)	129	—			
					Jaroslau				143	135	8			
					Jaślany				*)	118	—			
					Jasło				129	118	11			
					Kolomea				258	224	34			
					Kopyczyńce				288	249	39			
					Krosno				138	129	9			
					Krystynopol				198	173	25			
					Łańcut				129	125	4			
					Lemberg				194	169	25			
					Łużan				278	241	37			
					Marcinkowice				*)	81	—			
					Moderówka				*)	122	—			
					Nepolokoutz				274	237	37			
					Przemyśl				157	146	11			
					Posada-Chyrowska				171	153	18			
					Radymno				118	140	8			
					Rozwadów				144	135	9			
					Rymanów				111	132	12			
					Rzeszów				122	118	4			
					Rzochów				113	112	1			
					Sambor				183	162	21			
					Sanok				*)	110	-			
					Sedziszów				112	108	4			
					Sniatyn-Załucze				272	235	37			
					Sokal				200	175	25			
					Strzyżów am Wisłok				*)	129	—			
					Tarnobrzeg				132	125	7			
					Tarnopol				240	208	32			
					Tuchów				*)	98	-			
					Wiśniowa				*)	129	—			
					Zabłotów				264	230	34			
					Zborów				228	197	31			
					Złoczów				220	192	28			
					Zuczka				280	243	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2993	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Weizen, Buchweizen, (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der in den Localtarifen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar: Abschnitt B und C des Tarifes, Theil II, Heft 1, ferner Abschnitt G des Tarifes, Theil II, Heft 2 enthaltenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie exclusive der im Tarife, Theil II, Heft 3 enthaltenen Localbahn Gleisdorf-Weiz und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus—Neubistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Theil II, Heft 3, excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz), Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehres und des Nachbarverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits	Verschieden	Die am 1. Jänner 1898 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind bis spätestens Ende März 1899 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen	*) Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck l o c o zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung
				den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen und Oberösterreich, sowie den Stationen in Salzburg, Tirol (excl. der Südbahn-Stationen) und Vorarlberg*), mit Einschluss der Stationen der in diesen Landestheilen, bezw. Ländern gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen		a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51—150 km; b) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km				ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent				
					den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, den weiters in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Summerau der k.k.St.B., den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km				zehn Percent				

Diese Begünstigungen finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb dreier Monate nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendung übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe am Tage der Uebernahme auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden; diese Bestätigung wird nur dann als giltig anerkannt, wenn sie noch an **demselben** Tage der Bestimmungsstation zur Vidirung vorgelegt wird. Der Bestimmungsstation steht auch in diesem Falle das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprüglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die oben angeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen, rücksichtlich welcher Artikel der 15percentige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Abschnitt A—C, gewährt wird.

4. Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

5. Für Sendungen, die auf Grund der directen Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgebühren der Local- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe zuzüglich der Schleppbahngebühr zur Anwendung, soferne diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen Bodenbach Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2994	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898.

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Halbfrucht und rohe Hirse von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens 51 Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe im **Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelic—Okřiško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřiško, Brünn—Kanitz-Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den sub a), Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ferner von der im Nachtrag III, Seite 10, sub Punkt V enthaltenen Station Losoncz nach den Stationen Gabel und Wichstadtl-Lichtenau ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nachtrag II, Seite 3 und 4, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, und den im Nachtrage III, Seite 10 und 11, sub Punkt V und VI enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und nach Eger, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1898 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg, Schönbrunn—Troppau und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1898 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1898 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1898 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1898 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1898 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr ab Oderberg am 1. Jänner 1898 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen **in Mähren gelegenen** Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1898 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1898 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. October 1895.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1898 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg;**
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1898 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg;**
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1898 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen.**
2. Im Verkehre von den im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr ab Oderberg am 1. Jänner 1898 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Nachtrage I zu diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1898 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.

Bedingungen.

Die vorstehenden sub A, B, C und D angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb dreier Monate nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe am Tage der Uebernahme auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Diese Bestätigung wird nur dann als giltig anerkannt, wenn sie noch an demselben Tage der Bestimmungsstation zur Vidirung vorgelegt wird. Der Bestimmungsstation steht auch in diesem Falle das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.
   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1899 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind.
4. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Tarifermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Tarifermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactieermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 2993 dieses Verordnungsblattes angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar, wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
2995	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen												

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht aus Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1898.

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn und der Pinzgauer Localbahn bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 51 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exclus. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, von den daselbst am 1. Jänner 1898 in Geltung tretenden Frachtsätzen, und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof, Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung, jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht aus Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1898.

Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1898 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Hainfeld	4	Heller	per 100 kg
„ Hohenberg	5	„	
„ Kernhof	6	„	
„ Piesting	2	„	
„ Schrambach	5	„	
„ St. Egydi am Neuwalde	5	„	
„ Türnitz	5	„	
„ Weissenbach a. d. Triesting	2	„	
„ Wilhelmsburg	5	„	
„ Waldegg	2	„	

Bedingungen.

Die vorstehend sub E und F angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an die bei den vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb dreier Monate nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist wie folgt zu liefern:

   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe am Tage der Uebernahme auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Diese Bestätigung wird nur dann als giltig anerkannt, wenn sie noch an **demselben** Tage der Bestimmungsstation zur Vidirung vorgelegt wird. Der Bestimmungsstation steht auch in diesem Falle das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlen-Etablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist;

   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1899 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind.

4. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Tarifermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Tarifermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	2996
2. Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3. Die Publication erfolgt und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn
4. Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M–4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
5. nach	I. den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k.St.B., der Strecken der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau–Chotzen der St.E.G. II. den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie der übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Ö.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G. III. den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen IV. den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,*) der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, sowie der Pinzgauer Localbahn und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich der Murthal- und der Pinzgauer Localbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
7. und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898
8. Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	(I., II.) Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3) (III., IV.) Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3)
9. Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	(I., II.) Die am 1. Jänner 1898 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze, abzüglich zehn Percent (I.), fünfzehn Percent (II.) (III., IV.) Die am 1. Jänner 1898 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k.k.St.B. ab Nussdorf, und den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen abzüglich zehn Percent (III.), fünfzehn Percent (IV.) plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1899. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuell sich noch ergebende Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen
14. Besondere Bemerkungen	

*) Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.
Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Tarifermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Tarifermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Tarifermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhangen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2997	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1898	den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband. Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889, Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4; Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. April 1895	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuell sich noch ergebende Mehrbetrag zur Liquidirung	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger {B.E.B. / k.k.St.B.} trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St.B.} transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St.B.} transit	St. Margarethen trs.
	Markpfennige per 100 kg								Centimes per 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jarosłau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zabłotów	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margarethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2998	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Mödling Hennersdorf Biedermannsdorf Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg 1200 1200 1110 1100		Im Kartirungswege		Das Ausladen der Sendungen in Biedermannsdorf und Maria-Lanzendorf haben die Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist selbst zu besorgen
2999	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Kladno	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Directer Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Verschieden		194 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1899 vorzulegen	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno v. 32 Hellern per Tonne à 1000 kg wird separat berechnet
			Niederschlesischer Coaks		Königshof-Geleiseanlage	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen					194 Heller per Tonne à 1000 kg			
3000	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter im Allgemeinen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	24 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit directen, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
			Eilgüter, gewöhnliche	oder vice versa (für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava und Nemet-Bogsán oder vice versa)					180 Heller	67 Heller	113 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3001	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken)	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen		Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) " " " " 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. per Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Verbandstarife		ad a) die Frachtsätze der Classe A ad b) die Frachtsätze der Classe A ad c) die Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		
3002	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Oberrottenbach, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt	Aussig St.E.G. Aussig Oe.N.W.B. Schreckenstein Aussig A.T.E. oder vice versa	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich). Tarif-Theil II, Heft 1 und 2	Besteht kein directer Satz	87 Pfennige		Im Kartirungswege		
3003	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Zieditz	Erdberger Gaswerk	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1364 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an das Gaswerk Erdberg adressirt sein
3004	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Wenzeslausgrube Rubengrube Neurode Mohlten	Časlau loco Pardubitz loco Chrudim Rossitz (S.N.D.V.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Directer Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenb.-Dir. Breslau nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	Verschieden		70 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1899 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller per Tonne = 1000 kg					
3005	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Bodenbach (St.E.G.) trs.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Fünftausend Tonnen.	Vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Jänner 1898	806	688	118	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1899	*) Der Refactiesatz von Kalk-Podol und Prachovic nach Libňoves von 276 Hellern und nach Nimburg von 316 Hellern per Tonne = 1000 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Libňoves, resp. Nimburg (Oe.N.W.B.) in directer Schienenverbindung stehen.
					Libochovic				800	604	196			
					Lobositz				800	604	196			
					Theresienstadt				800	584	216			
					Hrobec				800	564	236			
					Raudnic				794	564	230			
					Beřkovic-Melnik				584	520	64			
					Lužec (L.B.)				688	520	68			
					Kralup (St.E.G.)				584	384	200			
					Svoleňoves (L.B.)				624	464	160			
					Welwarn				624	464	160			
					Bubna (St.E.G.)				448	414	34			
					Auwal				448	414	34			
					Böhm.-Brod				448	414	34			
					Sadska (L.B.)				488	434	54			
					Peček				448	414	34			
					Plaňan				548	514	34			
					Svojšic				608	514	94			
					Kauřim				616	514	102			
					Zasmuk				648	514	134			
					Gr.-Bečvar				648	514	134			
					Cerhenic (Zuckerfabrik)				448	334	114			
					Velim				408	314	94			
					Kolin (St.E.G.) loco				328	236	92			
					Kolin (Oe.N.W.B.) loco				—	236	—			
					Elbeteinitz				308	274	34			
					Přelouč				228	214	14			
					Choltic				156	140	16			
					Pardubic (St.E.G.)				288	254	34			
					Dašic				368	334	34			
					Moravan				388	354	34			
					Hohenmauth (L.B.)				548	514	34			
					Cerekvic-B.-Hruschau				608	574	34			
					Mochow				608	434	174			
					Taušim				608	434	174			
					Gutwasser				666	632	34			
					Sadova-Dohalic				636	602	34			
					Dymokur				710	606	104			
					Kopidlno				790	686	104			
					Königstadtl				760	606	154			
					Libaň-Psinic				790	686	104			
					Ronov-Woskořinek				566	462	104			
					Rožďalovic				710	606	104			
					Unter-Bautzen				816	712	104			
					Hochwessely				744	572	172			
					Adlerkosteletz				600	490	110			
					Chlumetz				510	346	164			
					Chrast				380	260	120			
					Chrudim				288	218	70			
					Cernožic				506	442	64			
					Dobřenic-Syrovatka				510	412	98			
					Doudleb				608	504	104			
					Jičin				644	514	130			
					Königgrätz				450	386	64			
					Libic				398	264	134			
					Libňoves *)				450	276 *)	174			
					Neubidschow				546	396	150			
					Nimburg (Oe.N.W.B.) loco *)				434	316 *)	118			
					Obora				582	448	134			
					Poděbrad				414	280	134			
					Předměřic				472	408	64			
					Slatiňan				320	230	90			
					Smidar				564	422	142			
					Smiřic				498	434	64			
					Wostroměř				590	460	130			
					Žiželic				498	324	174			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3006	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wolle, roh oder gewaschen, Wollkämmlinge (ausgenommen Kammzug), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle	Luckenwalde, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S. oder vice versa	Wien und Floridsdorf der K.F.N.B., Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Stockerau der Oe.N.W.B., Wien K.F.J.B., Wien Lagerhaus und Praterquai, Nussdorf der k.k.Oe.St.B., Wien und Stadlau der St.E.G.	Bei Aufgabe von a) mindestens 5.000 kg b) „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1898	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Tarif-Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif 3	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. a) 384 b) 357		Im Kartirungswege		
					Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B., Wien Donauquaibahnhof der k.k.Oe.St.B.					a) 398 b) 367				
					Wien (K.E.B.) der k.k. Oe.St.B.					a) 404 b) 377				
3007	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Sämmtlichen österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exclusive der Kaschau-Oderberger Bahn	Neue Fässer, die zur Ladung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben im gefüllten Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	Relationen der Local- und inländischen Gemeinschaftstarife		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife		Classe A		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Documente hat bis längstens Ende März 1899 zu erfolgen	Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb dreier Monate erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
3008	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Vide untenstehende Tabelle				Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1898	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege*)		

Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken.

Artikel:

Möbel aus gebogenem Holze.
A. Unzerlegt.
α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
2. " " von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen;
3. " " " " 10000 kg " " " "
β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
5. " " von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen;
6. " " " " 10000 kg " " " "
B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile.
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
8. " " von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen;
9. " " " " 10000 kg " " " "
C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet.
10. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg.
D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet.
11. Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen.

Von	Nach	A. unzerlegt α) unter 5000	A. α) 5000	A. α) 10000	A. β) unter 5000	A. β) 5000	A. β) 10000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile unter 5000	B. 5000	B. 10000	C unter 5000	D 10000
		Kilogramm										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Pfennige per 100 Kilogramm										
Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	531	—	156	485	—	156	385	—	178	384	—
Bisenz-Pisek		393	232	170	393	232	170	295	271	192	295	158
Bistritz a. H.		429	193	137	400	217	137	300	249	159	300	148
Ernsdorf		551	—	161	496	—	161	394	—	183	394	—
Holleschau		413	214	137	389	214	137	291	246	159	291	142
Hullein		393	203	137	381	206	137	285	238	159	285	139
Marchegg		424	—	—	424	—	—	355		—	355	
Napagedl		393	232	159	393	226	159	295	258	181	295	147
Nemotitz		393	232	170	393	232	170	295	271	192	295	158
Olmütz		343	144	137	343	168	137	252	200	159	252	123
Pohl		437	—	137	405	—	137	304		159	304	133
Prerau		380	181	137	367	192	137	272	224	159	272	133
Stauding		447	137	137	426	137	137	324	167	159	324	
Teschen		550	242	137	459	242	137	362	297	159	358	
Vlarapass		456	—	—	456			375		—	375	–
Wall.-Meseritsch		467	257	137	425	207	137	321		159	321	147
Weisskirchen		422	156	137	395	156	137	296	195	159	296	133
Wessely a. d. M.		406	245	177	406	245	177	306	282	199	306	165

*) Die Frachtsätze sub 1—10 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad 1, 4 und 7 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1899 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die Frachtsätze der Ziffer 9 finden im Verkehre von den Stationen Bielitz, Ernsdorf, Stauding und Teschen auch im Rückvergütungswege unter den nachstehenden für die Frachtsätze der Ziffer 11 festgesetzten Bedingungen Anwendung. Die Frachtsätze ad 11 finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad 11 bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Die unter 11 bezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen und ab dort nachweislich per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1899 vorzulegen. Die sub 11 bezifferten, bezw. die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. September 1897 auf Seite 221 im Ausnahmetarife Nr. 10 (im Rückvergütungswege) enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten ferners bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1898 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller				
3009	Eisenbahn Wien-Aspang	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf	Klein-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders bezw. Empfängers	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localgütertarife	22·6	22·6				Allfällige Schleppbahngebühren in Maria-Lanzendorf sind als Aufgabs-Nebengebühren einzustellen
3010		Schneebergbahn	Mauer- und Dachziegel	Erlach	Puchberg am Schneeberg Grünbach Willendorf Urschendorf Winzendorf Fischau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist		Localgütertarife	39·2 32·2 27·2 24·2 22·2 17·2	39·2 32·2 27·2 24·2 22·2 17·2		Im Kartirungswege		
3011		Betheiligten Verwaltungen	Gips der Pos. G—26 des Tarif-Theiles I	Puchberg am Schneeberg	Wien Praterquai oder Wien Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers		Localgütertarife	82·2	63	19·2 Heller			
3012		Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Malaczka	Wien E. W. A. (Rutschengeleise)	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen. Auf- und Abladen Seitens des Absenders, bezw. Empfängers		Local- und Verbandgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	54				
3013	Stauding-Stramberger Localbahn		Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abtheilung B. vom 1. Jänner 1898	Stauding oder Stramberg	allen übrigen Stationen der Stauding-Stramberger Localbahn	Bei Aufgabe von und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bei Aufrechthaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil I, Abtheilung B. vom 1. Jänner 1898	für Deckenmiethen per Wagen: 1000 Heller	200 Heller	800 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3014	Kremsthalbahn		Güter aller Art	Linz	Traun, Nettingsdorf	Minimal-Frachtquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig ab 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	5 pCt. vom reinen Frachtbetrage	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine, resp. Frachtbriefe und Duplicate bis längstens Ende Jänner 1899	
				und vice versa										
3015			Güter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche in Ausnahmetarife eingereiht sind	Linz	allen Stationen mit Ausnahme von Traun und Nettingsdorf		Vom 1. Jänner 1898 bis 1. December 1898							
				und vice versa										
3016			Erze, Mineralien, Kohle, hydr. Kalk, Weisskalk, Kalk und Cementfabricate	Micheldorf Kirchdorf	Traun oder Linz	1000 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr in der Relation Linz-Kirchdorf und umgekehrt	Vom 1. August 1892 bis 31. December 1902			Kronen 26·0 25·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Linz	Kirchdorf oder Micheldorf					28·8				
3017			Leer retourgehendes Milchgeschirr	Linz	allen Stationen	Versandt von mindestens 6000 Liter Milch per Monat von einem Absender	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898		Besonders ermässigtes Eilgut und Ausnahmetarif XVI	Frachtfrei				
3018			Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Linz	Traun Nettingsdorf	Absender hat die Sendungen zu frankiren	Vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898	Ausnahmetarif VII	Kronen 15·80 21		5 pCt. vom reinen Frachtbetrage	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Francaturnoten, eventuell der Duplicate bis Ende Jänner 1899	
3019			Holzstoff	Klaus	Nettingsdorf Linz transit	Minimalquantum von 250 Wagen à 10 Tonnen per Jahr in den Relationen Klaus—Linz transit, Nettingsdorf und umgekehrt	Vom 31. Jänner 1895 bis 31. December 1907	C	Kronen 71·4 81·8	Kronen 32·0 40·0	Kronen 39·4 41·8	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Holzstoffsäcke	Linz transit Nettingsdorf	Klaus			A.-T. XVI	66·0 52·0	40·0 32·0	26·0 20·0			
			Holzstoff	Klaus	Traun			C	77·0	36·0	41·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3020	Steyrthalbahn		Frachtgüter aller Art	Garsten	Unterhimmel und vice versa	2000 t Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per Frachtbrief	Bis Ende December 1898	Localtarif	Verschieden	6 kr.	Verschieden		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe für in Unterhimmel angekommene und der Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) für von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1899	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird
3021			Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: a) Schnittholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes II; b) rundes Stammholz, Brennholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes III	Stationen der Steyrthalbahn		1000 t / 600 t / 300 t Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per Frachtbrief				Verschieden	a) 20, b) 10 / a) 15, b) 7 / a) 10, b) 5 Percent der Fracht	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) bis längstens Ende Jänner 1899	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Derlei Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt
3022			Getreide und Mahlproducte	Stationen der Steyrthalbahn		1000 t / 600 t / 300 t				Verschieden	10 Percent / 7 Percent / 5 Percent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1899	
3023			Mauer- und Dachziegel, Bruchstein, Kalk, Cement, Schotter, Sand	Stationen der Steyrthalbahn		1000 t / 600 t / 300 t Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per Frachtbrief				Verschieden	20 Percent / 15 Percent / 10 Percent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) bis längstens Ende Jänner 1899	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
3024	Bozen-Meraner Bahn		Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran	In completen Zügen von mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1898	Localtarif	Besteht keiner	6·0 Heller		Im Kartirungswege		Wenn Züge zum Theile mit Bruchsteinen, zum Theile mit Sand und Schotter beladen sind, so werden die Gebühren nach den factisch verladenen Artikeln berechnet
3025			Sand und Schotter	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran					4·4 Heller				
3026			Ziegel, Dach-, Mauer- und Hohlziegel	Bozen-Gries	Meran	**Minimalquantum jährlich 500 Tonnen.** Aufgabe von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1898		40 Heller	36 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage von auf reclamirende Firma als Empfänger, eventuell Aufgeber lautenden Frachtbriefen bis längstens Ende Jänner 1899	
3027			Steine, auch Marmor, einfach glatt behauen, Pos. 8—55 c	Meran Bozen-Gries	Bozen-Gries Meran	**Minimalquantum jährlich 100 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen			59 Heller	50 Heller	9 Heller		Vorlage von auf reclamirende Firma lautenden Aufgabs-Recepissen bis längstens Ende Februar 1899	Bei Erreichung eines Quantums von 200 Tonnen erhöht sich der Nachlass um 2 Heller, bei 300 Tonnen um 4 Heller per 100 kg
3028			Bildhauerarbeiten	Meran	Bozen-Gries				85 Heller	60 Heller	25 Heller			
3029			Roh behauene Blöcke aus Laaser Marmor	Meran	Bozen-Gries	**Auflieferung von jährlich mindestens 100 Tonnen** in Wagenladungen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung für dieses Quantum per Frachtbrief und Wagen			50 Heller	40 Heller	10 Heller			Für eventuell zur Ausnützung des Ladegewichtes zugeladene Marmorwaaren etc. wird der für diese Artikel jeweilig entfallende Frachtsatz zur Einhebung gebracht werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3030	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern	Meran Bozen-Gries	Bozen-Gries Meran	Minimalquantum jährlich 200 Tonnen bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis 31. December 1898	Localtarif	59 Heller	50 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage bei der Aufgabe der Aufnahmsscheine, bei der Abgabe der Original-Frachtbriefe, welche auf reclamirende Firma lauten müssen, bis längstens Ende Jänner 1899	
3031			Leer retourgehende Bierfässer	Meran Bozen-Gries	Bozen-Gries Meran	Minimalquantum jährlich 75 Tonnen bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			59 Heller	40 Heller	19 Heller			
3032			Wein in Fässern, Weintrebern, Craschlet (Weinmaische), dann leer hievon retourgehende Fässer	Meran-Untermais Bozen-Gries	Bozen-Gries Meran-Untermais	Minimalquantum jährlich 250 Tonnen bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			59 Heller	50 Heller	9 Heller			
3033	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kleie des Ausnahmetarifes 5 b (vergl. den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif)	Kleinmünchen	Mühltroff	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 5 b giltigen Bestimmungen (vergl. den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif)	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 für den Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht keiner	178 Pfennige		Im Kartirungswege		
3034	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schwefelkies aus Pos. E 21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1898	Kimpolung	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Hrastnigg Hruschau Kralup Kolin Liesing Lundenburg Peček Petrowitz Schönweid (chem. Fabrik) Stupno-Břas	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer, bezw. Galizisch-Wiener Eisenbahnverband	Besteht kein directer Tarif	Heller 280·8 353·8 181·8 270·8 254·8 255·8 223·8 256·8 177·8 254·8 298·8		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3035	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art, deren Auf-, bezw. Abladung nicht tarifmässig durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen ist	der Station Wien-Lagerhaus und vice versa	1. a) den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen westlich von Penzing und Nussdorf; b) den Stationen der in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, transito der Linien der letzteren; 2. den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn (excl. der sub 3 angeführten); 3. den Gemeinschaftsstationen Aussig, Bodenbach, Kolin, Nimburg, Pardubitz, Prag und Znaim; 4. den Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen das Lagerhaus der Stadt Wien als Absender, bezw. als Empfänger erscheint und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen ad 1. a) müssen im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, jene ad 1. b) im directen Verkehre mit in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen abgefertigt werden. Bei den Sendungen ad 2. und 3. müssen die im Verkehre mit Wien-Lagerhaus zur Anwendung gelangenden Tarife durch Anstoss der Gebühren für die k. k. Donauuferbahn an die ungekürzten Frachtsätze für den Locoverkehr ab dem in Betracht kommenden Wiener Bahnhofe gebildet sein; ad 4. endlich hat die Abfertigung der Sendungen zu den Frachtsätzen des Localtarifes der Südbahn-Gesellschaft unter der Voraussetzung zu erfolgen, dass bei denselben das Auf- oder Abladen in der Station Wien-Matzleinsdorf erspart bleibt	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Local- und directe Tarife	Verschieden	ad 1. a) Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Localfrachtsätzen eingerechneten Manipulationsgebühren, d. s. die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII, 3, ausgewiesenen Beträge; b) 2 Heller per 100 kg; ad 2. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren der Oesterr. Nordwestbahn; ad 3. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren; ad 4. 2 Heller per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Die Durchführung erfolgt allmonatlich bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien gegen vom Lagerhause der Stadt Wien zu verfassende Consignationen	

Ausgeschlossen von obigen Begünstigungen sind:

Im Allgemeinen: Reexpedirte Sendungen bei Rückführung auf die directen Tarife.

Im Speciellen: ad 1. a) und b) Sendungen im Localverkehre mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie im directen Verkehre mit den Anschlussbahnen, insoweit die Frachtsätze für Wien Lagerhaus mit jenen für Wien II. (K.F.J.B.) gleichgestellt sind.

ad 2. und 4. Sendungen in Relationen, in welchen die Tarife für Wien-Lagerhaus mit den für den Locoverkehr mit dem betreffenden Wiener Bahnhofe bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt sind.

ad 4. Sendungen, welche im directen Verkehre auf einem anderen Bahnhofe in Wien eintreffen oder von dort abrollen, sowie jene Transporte, welche durch Umkartirung auf einem anderen Wiener Bahnhofe weiterbefördert werden.

Da das Zugeständniss nur für in Wien-Lagerhaus auf- oder abgegebene Güter Giltigkeit hat, sind für jene Transporte, welche dortselbst reexpedirt werden, diejenigen Beträge, welche für dieselben eventuell bereits liquidirt wurden, vom Lagerhause der Stadt Wien zu restituiren.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller a)	9 Heller b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller a)	10 Heller b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller a)	11 Heller b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3036	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel	Brody (Bhf.) trs.	Eger transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen oder darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eger, bezw. Eisenstein und Furth i. W. bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	923	923	545	428	378	495	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Eger transit				1039	1039	638	501	401	538			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Eger transit				979	979	590	464	389	515			
				Brody (Bhf.) trs.	Eisenstein transit				1050	1050	558	439	492	611			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Eisenstein transit				1120	1120	651	512	469	608			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Eisenstein transit				1090	1090	603	475	487	615			
				Brody (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1004	1004	543	428	461	576			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1094	1094	637	501	457	593			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1064	1064	589	464	475	600			
3037	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier (ausgenommen Ameiseneier)	einer der in der Schnittafel I a des Ausnahmetarifes Nr. 43 A des Tarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Salzbergen (Station der kgl. Eisenbahn-Direction Münster)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr 43 A des Tarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1898	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Satz		Schnittafel I b 375 Pfge.				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende December 1898 bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau einzureichen sind	Der Gesammt-Frachtsatz von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation Salzbergen wird durch Zusammenstoss des in der Schnittafel I a enthaltenen Theilfrachtsatzes mit vorstehend angeführtem Theilfrachtsatze von 375 Pfge. der Schnittafel I b gefunden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
3038	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Klinkersteine aus Pos. T-21/a der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Ober-Bříš	Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Zahlung der Fracht für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1898	Localtarif	108 Heller	82 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche ausschliesslich via Nussdorf instradiren
			Pflastersteine und Trottoirplatten, aus Thonmasse gebrannt, Backsteine aus Chamotte (Chamottesteine) oder feuerfestem Thon, feuerfeste Ziegel aus Pos. Z.-1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898						90 Heller	82 Heller	8 Heller			
3039	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Erdfarben (Farberden) der Pos. E-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Plass	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	358 Heller	296 Heller	62 Heller	Im Kartirungswege		
				Plass	Nussdorf				352 Heller		56 Heller			
				Radnitz	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf									
3040	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	Schnittholz a) kantiges, und zwar Balken, Sparren, Latten, Leisten, b) breites, und zwar Bohlen, Planken, Borde, Bretter, letztere auch gehobelt und genutet (excl. Resonanzböden), ferner Dielen, sowie Friesen und Friesbrettchen, gehobelt und genutet	Aigen-Voglhub	Klattau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	116 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt			Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
3041	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle der Pos. H—31 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Tachau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	136 Heller	112 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		
3042	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Erdfarben der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Lussnitz	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg. Bei Sendungen von 5000 kg und darüber haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	477 Heller	296 Heller	181 Heller	Im Kartirungswege		
3043	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle der Pos. H—31 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Waidhofen an der Ybbs transit	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	110 Heller	80 Heller	30 Heller	Im Kartirungswege		
3044	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hafer aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Nowosielitza	Sadagora	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	52 Heller	40 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
3045	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Position 8—55/a der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Paudorf		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Penzing				25	22	3			
					Hütteldorf-Hacking				23	22	1			
					Weidlingau-Hadersdorf				23	22	1			
					Wien II (K.F.J.B.)				25	22	3			
					Nussdorf				23	22	1			
					Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai				31	28	3			
3046	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine (exclus. Bord-, Pflaster- und Saumsteine) aus der Position 8—55/b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Krumau		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)				96	88	8			
					Nussdorf				94	88	6			
			Steine der Pos. 8—55/c der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Krumau		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken								
					Wien II (K.F.J.B.)				139	116	23			
					Nussdorf				135	116	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3047	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Jamnitz	Mähr.-Budwitz	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	31	28	3	Im Kartirungswege		
				Třebelowitz	Mähr.-Budwitz				25	24	1			
				und umgekehrt										
			Spiritus der Pos. S—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Jamnitz	Mähr.-Budwitz	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			39	32	7			
				Třebelowitz	Mähr.-Budwitz				31	26	5			
			Spiritusfässer, gebrauchte	Mähr.-Budwitz	Jamnitz	in jedem Gewichte			39	32	7			
				Mähr.-Budwitz	Třebelowitz				31	26	5			
3048	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwaaren, ordinäre, aus der Position H—30 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Kammer	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	a) 268 Heller b) 188 " c) 184 "	a) 194 Heller b) 148 " c) 102 "	a) 74 Heller b) 40 " c) 82 "	Im Kartirungswege		
3049	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kreide, roh, in Stücken	Mitterweissenbach	Gmunden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	20 Heller	12 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
3050	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Strohmatten	Garsten	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	230 Heller	194 Heller	36 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der k. k. Strafanstalt in Garsten aufgegeben werden
						Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			186 Heller	134 Heller	52 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3051	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauen, unverpackt, aus der Pos. 8—55/c der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	111 Heller	80 Heller	31 Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladung mit Quadern und Platten, roh behauen, aus der Pos. 8—55/b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898
				Gmünd					115 Heller	82 Heller	33 Heller			
3052	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B—13 der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1898	Schwarzenau	Zwettl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	52 Heller	28 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		
3053	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer (Tarif Theil I, Abtheilung B, giltig vom 1. Jänner 1898, Abschnitt C, Punkt V a)	Zwettl	Schwarzenau	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1898	Localtarif	52 Heller	42 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3054	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Säuren der Pos. 8—3 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Kasniau	Stockerau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1898	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	196 Heller		Im Kartirungswege		
3055	Oesterr. Nordwestbahn		Maschinen	Wien Oe.N.W.B.	Freiheit-Johannisbad	Aufgabe von mindestens 500 kg per Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1898	Localtarif der Oe.N.W.B.			50% von den tarifmässigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf das gräfl. Czernin-Morzin'sche Forstamt Marschendorf als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1899	Die Transporte müssen für den Wiederaufbau des durch Hochwasser zerstörten Brettsägewerkes der gräflich Czernin-Morzin'schen Herrschaft Marschendorf bestimmt sein

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
95	Nr. 141 vom 11. December 1897	2421	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glas und Hohlglaswaaren der Pos. G—11 und H—16 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	diversen galizischen Stationen	diversen galizischen Stationen	In der Rubrik 4 soll es richtig heissen: „Glas und Hohlglaswaaren der Pos. G—11 und H—15/b“ statt H—16	
96	Nr. 143 vom 16. December 1897	2588	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verbands-Verwaltungen	a) Steinkohle und Briquettes b) Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	rheinländisch-westphälischen Stationen	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	Die Schnitt-Tafel B wird durch Aufnahme der Station Vogelheim (kgl. E.-D. Essen) mit nachstehenden Schnittsätzen ergänzt: Schnitt I: 1·355 — Schnitt II: 1·30 Mark für 100 kg. Giltig ab 3. Jänner 1898	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
94	Nr. 143 vom 16. December 1897	2610	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmische Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes I, als Frachtgut	Bubeneč (St.E.G.)	ad 2. Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn ad 4. Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn oder umgekehrt	Die Stationsbenennung Cakovic ist auf Čakovic, Heinpach-Wölmsdorf auf Hainspach-Wölmsdorf und Stranov-Krusko auf Stranov-Krnsko richtig zu stellen Die Frachtsätze sind um eine Zeile nach abwärts zu rücken	
95	Nr. 145 vom 21. December 1897	2794	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmische Nordbahn	Muschelkalksteinmehl zu Dungzwecken	Trnowan (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)	Josefsthal-Kosmanos Bakov (B.N.B.) Münchengrätz Svijan-Podol Turnau (B.N.B.) Měšic Čakovic Satalic	Die zugestandenen Frachtsätze nach den Stationen Josefsthal-Kosmanos, Bakov (B.N.B.), Münchengrätz, Svijan-Podol und Turnau (B.N.B.) sind um eine Zeile zu hoch gesetzt; ferner gehören die bei Čakovic und Satalic eingestellten officiellen Tarif-Frachtsätze um eine Zeile höher zu Měšic und Čakovic. Demnach soll es bei vorstehend genannten Stationen in den Rubriken 9, 10 und 11 der betreffenden Publication lauten:	

(Nr. 95) nach	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatz (Gebühr)
		per 100 kg	
	Heller	Heller	Heller
Josefsthal-Kosmanos	*)	72	—
Bakov (B.N.B.)	*)	74	—
Münchengrätz	*)	77	—
Svijan-Podol	*)	80	—
Turnau (B.N.B.)	*)	83	—
Měšic	63	55	8
Čakovic	66	58	8
Satalic	*)	58	—

1	2	3	4	5	6	7 von	7 nach	8	9
96	Nr. 140 vom 7. December 1897	2376	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz	Bares	Radolfzell	Das Datum des in der 6. Rubrik angezogenen Tarifes ist vom „1. October 1897" auf „1. October 1887" abzuändern	
97	Nr. 145 vom 21. December 1897	2783	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Braunkohle, und Braunkohlenbriquettes	Schwarzenteid	Běschin etc.	In der 5. Rubrik „nach" hat die Stationsbezeichnung „Wodňon-Cičenice" richtig zu lauten: „Wodňan-Čičenice"	
98	Nr. 147 vom 25. December 1897	2862	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) etc. etc.	ungar. Südbahn-Stationen	Wildon Lebring Graz S.B. Puntigam Kalsdorf Werndorf	In der auf Seite 2813 des nebenbezeichneten Verordnungs-Blattes enthaltenen Tabelle sind bei dem in der Relation Bükk—Graz S.B. angeführten Frachtsatze von 117 h die beiden Sternchen zu eliminiren, dagegen sind bei dem für die Relation Nagy-Czenk-Graz S.B. ausgewiesenen Frachtsatze von 116 h zwei Sternchen hinzuzufügen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.